Die zivilrechtliche Haftung des Luftfahrers de lege lata und de lege ferenda.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Richard Haucke

aus Charlottenburg.

Druck von Robert Noske, Borna-Leipzig

Großbetrieb für Dissertationsdruck

1915.

Meinen lieben Eltern gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
	I. Einleitung	1
	II. A. Die zivilrechtliche Haftung des Luftfahrers nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch.	
	1. Die vertragliche Haftung.	
§ 1.	Die Haftung gegenüber den Fahrgästen	2
§ 2.	Die Haftung gegenüber den Fahrgästen im Falle des § 904 BGB.	3
§ 3.	Der Vorausverzicht der Fahrgäste	5
§ 4.	Sonstige Vertragsverhältnisse	8
	2. Die außervertragliche Haftung.	
	a) Die Haftung gegenüber dem Grundeigentümer.	
§ 5.	Ist dem Luftschiffer das Überfliegen fremden Grundeigentums gestattet?	8
§ 6.	Haftung des Luftschiffers bei schuldhafter Beschädigung eines Grundstücks	12
§ 7.	Haftung des Luftschiffers für Flurschaden, den Dritte anrichten	14
§ 8.	Haftung des Luftschiffers bei schuldloser Beschädigung eines Grundstücks	15
§ 9.	Die actio negatoria in ihrer restitutorischen Funktion	20
§ 10.	b) Die Haftung gegenüber sonstigen Personen	23
§ 11.	Die Haftung bei unentgeltlicher Mitfahrt dritter Personen	25
§ 12.	Zusammenfassendes Ergebnis	28
	B. Die Haftung des Luftfahrers de lege ferenda.	
	1. Die in der Literatur gemachten Vorschläge.	
§ 13.	Einleitende Betrachtung	30
§ 14.	Die Forderung nach Einführung der Gefährdungshaftung für die Luftschiffahrt und ihre Gegner	31
§ 15.	Die Gründe, die für die Einführung der Gefährdungshaftung geltend gemacht werden, und ihre Widerlegung	34
§ 16.	Die Gründe, die gegen die Einführung der Gefährdungshaftung sprechen	37
§ 17.	2. Eigener Vorschlag	39
§ 18.	3. Die Regelung der Haftpflicht im Luftverkehrsgesetzentwurf	40
	III. Schluß	45

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546828_0033

Literaturverzeichnis.

Bartsch, Der 31. Deutsche Juristentag. In der Deutschen Juristenzeitung 1912 S. 1211 ff.

Biermann, Sachenrecht. 1903.

Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt. 1910.

Brennwald, Luft und Recht. Zürich 1910.

Brückmann, Der 31. Deutsche Juristentag. In der Juristischen Wochenschrift 1912 S. 826 ff.

Crome, System des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bd. 1 1901. Bd. 2 1902.

Danz, Zum vertragsmäßigen Ausschluß der Haftung. In der Deutschen Juristenzeitung 1905 S. 383 ff.

Endemann, Bürgerliches Recht. Bd. 1 8. Aufl.; Teil 2 Abt. 1: Sachenrecht 8./9. Aufl.

Enneccerus, Kipp, Wolff, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Allgemeiner Teil, 6. Bearbeitung, 1914. Sachenrecht, 2. Bearbeitung, 1913.

Erythropel, Das Recht am Luftraum. Diss. Göttingen 1898.

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch. 9. Aufl.

Franke, Die Luftfahrt nach bürgerlichem Recht. Diss. Würzburg 1911.

Goldfeld, Ist der Grundeigentümer berechtigt, das Überfliegen seines Grundstücks zu verbieten? In der Juristischen Wochenschrift 1911 S. 565.

Groß, Privatrechtliche Tatbestände des Luftschiffahrtbetriebes. Erlanger Diss. Borna-Leipzig 1910.

v. Grote, Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt. Diss. Leipzig 1907.

Häntzschel, Luftraum und Grundeigentum. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1912.

v. Hedemann, Die Fortschritte des Zivilrechts im 19. Jahrhundert. Teil 1: Die Neuordnung des Verkehrslebens. 1910.

v. Jhering, Zur Lehre von der Beschränkung des Grundeigentümers. In Jherings Jahrbüchern für Dogmatik Bd. 6 S. 81.

Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. In der Juristischen Wochenschrift 1908 S. 643.

Kober, Das Sachenrecht. In v. Staudingers Kommentar. 7./8. Aufl. 1912.

Kohler, Luftfahrtrecht. Berlin 1912.

Koehne, Ist der Drachenflieger rechtlich als Kraftfahrzeug zu betrachten? Im Recht 1910 S. 502.

Krause, Aeroplan und Automobilgesetz. Im Recht 1910 S. 442.

Linckelmann, Luftschiffahrt und Grundeigentum. In der Juristischen Wochenschrift 1909 S. 8.

v. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 18. Aufl. 1911.

Ludowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers. In der Juristischen Wochenschrift 1908 S. 705.

Luftverkehrsgesetz — Entwurf des Bundesrats. Drucksachen des Reichstags (13. Leg.-Per.) Nr. 1338.

v. Lyncker, Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen. Heidelberger Diss. Borna-Leipzig 1909.
Meili, 1. Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. 1908.
Meili, 2. Das Schadensersatzrecht hinsichtlich Schädigungen durch Luftschiffe usw. In der Deutschen Juristenzeitung 1912 S. 1053.
Meili, 3. Die weitere Ausbildung des Luftschiffahrtrechts. Im Archiv für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie 1910 S. 405.
Meili, 4. Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft. In den Blättern für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre 1909 Nr. 8.
Meili, 5. Über die Fortbildung des Schadensersatzrechts hinsichtlich der Schädigungen durch Luftschiffe usw. In Recht und Wirtschaft, September 1912.
Meurer, Luftschiffahrtsrecht. In den Annalen des Deutschen Reichs 1909 S. 181 ff.
Meyer, 1. Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen. Frankfurt a. M. 1909.
Meyer, 2. Die Schadensersatzpflicht der Luftfahrt. Frankfurt a. M. 1913.
Meyer, 3. Ein Beitrag zur Lehre vom Luftrecht. In der Juristischen Wochenschrift 1910 S. 738.
Mitteis, Schadenhaftung ohne Verschulden. In der Allgemeinen Zeitung, München 1897, Nr. 51.
Monich, Der Umfang des Gegenstandes des Grundeigentums. In Jherings Jahrb. für Dogmatik Bd. 38 S. 155.
Müller-Erzbach, Gefährdungshaftung und Gefahrtragung. Im Archiv für zivilistische Praxis 1910 S. 318.
Niemeyer, Das Luftverkehrsgesetz. In der Deutschen Juristenzeitung vom 1. 4. 1914.
Peucker, Luftschiffahrtsrecht. Diss. Leipzig 1910.
Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. 3: Sachenrecht. 3. Aufl.
Rümelin, Schadensersatz ohne Verschulden. 1910.
Runkel, Dr. P., Die außervertragliche Haftung des Luftschiffers. Berlin 1913.
Schroeder, Die Haftpflicht im Luftflug. Berlin 1913.
Schütz, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt. Diss. Leipzig 1910.
Seligsohn, § 904 Satz 2 BGB., zugleich ein Beitrag zum Recht der Luftfahrt. In der Juristischen Wochenschrift 1913 S. 72.
Siehr, Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen verursacht werden? In Gruchots Beiträgen 1912 S. 194.
Sperl in der Österreichischen Allgemeinen Gerichtszeitung 1910 S. 383.
Sturm, Das Luftschiffahrtsrecht. In Gruchots Beiträgen 55. Jahrg. 4./5. Heft.
Unger, Handeln auf eigene Gefahr. 2. Aufl. Jena 1893.
Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg v. 7. 11. 1907. Mitgeteilt in der Juristischen Monatsschrift für Posen, West- und Ostpreußen, Januar 1908.
Warschauer, Luftrecht. 1910.
Weck, Deutsches Luftrecht. 1913.
Wendt, Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276). Im Archiv für zivilistische Praxis Bd. 87.

Zitelmann, 1. Luftschiffahrtsrecht. In der Zeitschrift für internationales und öffentliches Recht Bd. 19, 1909 S. 458ff.
Zitelmann, 2. Die Rechtsfragen der Luftfahrt. 1914.
Zorn, Luftschiffahrtrecht. Im Juristischen Literaturblatt v. 15. 12. 1909.
Außerdem:
Motive zum Bürgerlichen Gesetzbuch Bd. 3.
Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages. Berlin (Guttentag) 1912.
Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen.

Anm.: Die Zitate erfolgen nach den Namen der Verfasser, ohne daß der Titel nochmals angeführt wird. Bei mehreren Werken desselben Verfassers wird die betreffende Nummer hinzugefügt. Zum Beispiel: „Meili, Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft“ wird folgendermaßen zitiert: Meili Nr. 4.

I. Einleitung.

Zu den Zeiten, als das Bürgerliche Gesetzbuch geschaffen wurde, fanden Luftfahrten nur ganz vereinzelt statt, und als einziges brauchbare Luftfahrzeug diente dazu der Freiballon. Seit Ausgang des vorigen Jahrhunderts hat nun die Luftschifffahrt allerorts, nicht zuletzt auch in Deutschland, einen ungeahnten Aufschwung genommen; ungezählte Ballonfahrten werden Jahr für Jahr gemacht, das lenkbare Luftschiff verschiedenartigster Bauart ist fast zu einem neuen Verkehrsmittel ausgebaut worden, und die Aeroplane, die noch vor wenigen Jahren Gegenstand unserer Verwunderung waren, wenn ihnen vereinzelte Luftsprünge gelangen, sehen wir jetzt tagtäglich über unseren Köpfen mit ruhiger Sicherheit dahinfliegen. Durch diese ungeahnte Entwicklung des Luftverkehrs sind neue Lebensverhältnisse geschaffen worden, die bei der Schaffung unseres geltenden Rechts nicht bekannt waren und auch nicht bekannt sein konnten. Es entsteht da die Frage: Sind die durch diese Entwicklung neu geschaffenen Verhältnisse so neuartig und besonders gestaltet, daß die allgemeinen Grundsätze des geltenden bürgerlichen Rechts für sie nicht mehr ausreichen?

Besonders bezüglich der Haftpflicht im Luftverkehr ist eine Untersuchung dieser Frage von großer Bedeutung. Im folgenden will ich nun versuchen darzutun, inwieweit die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs eine Haftpflicht im Luftverkehr anerkennen, und ob diese Haftpflicht angesichts der durch den Luftverkehr drohenden besonderen Gefahren dem praktischen Bedürfnis und dem Rechtsbewußtsein entspricht. Im Verlauf meiner Ausführungen sollen die in der Fachliteratur gemachten Vorschläge über die Gestaltung der Haftpflicht des Luftfahrers beachtet, und schließlich soll auch untersucht werden, ob die ganze Frage in dem dem Reichstag am 31. 1. 1914 vom Bundesrat vorgelegten Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes eine glückliche Lösung gefunden hat.

II. A. Die zivilrechtliche Haftung des Luftfahrers nach Bürgerlichem Gesetzbuch.

1. Die vertragliche Haftung.

§ 1.

Die Haftung gegenüber den Fahrgästen.

Nimmt ein Fahrgast gegen Entgelt an einer Luftfahrt teil, so liegt ein obligatorischer Vertrag vor, und zwar nach der überwiegenden und richtigen Meinung ein Werkvertrag (§§ 631 ff. BGB.).[1] Anderer Ansicht ist lediglich Peucker (S. 63), der die entgeltliche Mitfahrt als Dienstvertrag behandelt. Es liegt gar keine Veranlassung vor, den Luftbeförderungsvertrag anders zu beurteilen als z. B. den Personenbeförderungsvertrag einer Eisenbahn, der doch allgemein als Werkvertrag behandelt wird; bei beiden ist Gegenstand des Vertrages nicht die Leistung von Diensten, sondern die Bewerkstelligung der Beförderung.

Als Grundlage für die Haftung des Luftschiffers gegenüber seinen Fahrgästen kommen die §§ 276 u. 278 BGB. in Betracht. Demgemäß hat der Luftschiffer den Fahrgästen nur denjenigen Schaden zu ersetzen, den er oder einer seiner Gehilfen vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt hat. Es fragt sich nun, ob an den Begriff „fahrlässig" der alltägliche Maßstab angelegt werden soll, oder ob es nicht angesichts der größeren Gefährlichkeit des ganzen Betriebes gerechtfertigt erscheint, von dem Luftschiffer ein besonders großes Maß von Vorsicht und Sorgfalt zu verlangen. In dieser Hinsicht sind zwei Reichsgerichtsentscheidungen von Bedeutung, die uns zugleich zeigen, wie die Praxis bemüht ist, eine Haftungsverschärfung für gefährliche Betriebe anzubahnen und vorzubereiten. Die erste dieser Reichsgerichtsentscheidungen betrifft die Haftung eines Automobilfahrers und datiert aus der Zeit, wo das Automobilhaftpflichtgesetz noch nicht in Kraft getreten war. Das Reichsgericht sagt an der betreffenden Stelle[2]:

---

[1] So v. Lyncker, Bodenheim, Meili Nr. 1.
[2] zit. nach DJZ. 1906 Sp. 1318.

„Der Gefährdung entsprechend, sei von den Automobilfahrern ein besonders hoher Grad von Vorsicht zu fordern, gemäß dem Grundsatz, daß mit dem Grad der mit einem Unternehmen oder Betrieb für Dritte hervorgerufenen Gefahr sich auch die Anforderung an die anzuwendende Sorgfalt steigere".

Denselben Grundsatz spricht das Reichsgericht dann bezüglich der Luftschiffahrt in einer neuen Entscheidung aus, wo es heißt[1]):

„Man könne nur sagen, daß der Unternehmer wegen der besonderen Gefährlichkeit zu besonders großer Vorsicht verpflichtet sei".

Handelt es sich bei diesen beiden Entscheidungen zunächst nur um Tatbestände, die unter § 823 BGB. fallen, so erscheint es doch wohl nicht bedenklich, die dort ausgesprochenen Grundsätze auch auf das Vertragsverhältnis des Luftschiffers zu seinen Fahrgästen anzuwenden. Denn auch diese haben Anspruch darauf, daß die weitestgehende Sorgfalt angewandt wird. Ihnen etwa entgegenzuhalten, sie nähmen die besonderen Gefahren der Luftschiffahrt gewissermaßen freiwillig auf sich, geht nicht an und erscheint unbillig.

§ 2.

Die Haftung gegenüber den Fahrgästen im Falle des § 904 BGB.

Bei der Luftfahrt kann der Fall eintreten, daß eine dem Luftschiff und den Insassen drohende Gefahr es erforderlich macht, alle das Luftschiff belastenden Gegenstände zu entfernen. Nehmen wir z. B. an, der Luftschiffer läßt, um der Gefahr eines plötzlich drohenden Absturzes entgegenzutreten, das Gepäck der Passagiere über Bord werfen, so entsteht die Frage: Haben dann die Passagiere Anspruch auf Schadensersatz? Wenn ja, gegen wen?

Maßgebend für die Beantwortung dieser Fragen ist der § 904 BGB., welcher lautet:

„Der Eigentümer einer Sache ist nicht berechtigt, die Einwirkung eines Anderen auf die Sache zu verbieten, wenn die Einwirkung zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigentümer entstehenden Schaden unverhältnismäßig groß ist.

---

[1]) zit. nach DJZ. 1912 Sp. 514.

Der Eigentümer kann Ersatz des ihm entstehenden Schadens verlangen".

Demnach stellen sich solche Nothandlungen des Luftschiffers als nicht rechtswidrig dar; die Eigentümer der betreffenden Sachen können sich gegen derartige Maßregeln zwar nicht wehren, aber sie haben auf alle Fälle, ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden vorliegt oder nicht, Anspruch auf Schadensersatz. Über die Frage, wer zum Schadensersatz verpflichtet ist, gibt das Gesetz keinen ganz sicheren Aufschluß, weshalb auch die Meinungen hierüber in der Literatur auseinandergehen. Nach der herrschenden Ansicht hat derjenige den Schaden zu ersetzen, der auf die Sache einwirkt.[1]) Andere vertreten den Standpunkt, der vor dem drohenden Schaden Bewahrte sei ersatzpflichtig.[2]) Sie weisen darauf hin, daß der dem § 904 BGB. zugrundeliegende Gedanke derselbe sei wie der bei der Enteignung, und bei dieser habe derjenige, der aus der Enteignung den Vorteil ziehe, die Entschädigung zu leisten. Diese Meinung hat, besonders vom Standpunkte der Gerechtigkeit und Billigkeit, etwas Bestrickendes, sie findet jedoch im Gesetz keine genügende Begründung. Auch würde sie, wie gerade in vorliegendem Falle, zu seltsamen Konsequenzen führen; denn da hier die Passagiere selbst durch die Maßnahmen des Luftschiffers aus drohender Lebensgefahr errettet und mithin die vor Schaden Bewahrten sind, so hätten sie einen Schadensersatzanspruch gegen sich selbst, und das soll der § 904 doch sicherlich nicht zum Ausdruck bringen. Das Nächstliegende ist, aus dem genannten Paragraphen folgende Schlußfolgerung zu ziehen: Der Eigentümer darf die Einwirkung auf seine Sachen nicht verbieten, und als Ausgleich für den Verlust des ihm im allgemeinen zustehenden Verbotsrechts hat er gegen den Einwirkenden, den Täter, ein Schadensersatzrecht.

Somit richtet sich in unserem Fall der Schadensersatzanspruch der Passagiere gegen den Luftschiffer.

Die Unbilligkeit, die in diesem Ergebnis liegt, wird sich in der Praxis wohl meistenteils vermeiden lassen, aber nicht auf dem Wege, den verschiedene Schriftsteller[3]) empfehlen; diese wollen dem Luftschiffer den Einwand geben, er habe den Passagieren gegenüber deren Geschäfte auftraglos geführt. Eine Geschäftsführung ohne Auftrag (§ 677 BGB.) kann hier nicht in

[1]) So auch u. a. RGE. Bd. 58 S. 132; Begründung zum Luftverkehrsgesetzentwurf S. 12; v. Lyncker S. 13; Seligsohn S. 72 u. a.

[2]) So Fischer-Henle Anm. 9 zu § 904; Biermann Anm. 3 zu § 904; Endemann Bd. 1 S. 445.

[3]) So Runkel S. 68 und Bodenheim S. 18.

Frage kommen, da diese, wie die Worte im § 677 BGB. „ohne ... ihm gegenüber sonst dazu berechtigt zu sein“ klar ergeben, voraussetzt, daß irgendeine aus einer obligatorischen Verpflichtung herrührende Berechtigung zur Vornahme der Handlung nicht vorliegen darf. Letzteres trifft aber hier zu: Der Luftschiffer ist auf Grund des zwischen ihm und den Passagieren bestehenden Vertragsverhältnisses verpflichtet, die Fahrt nach Möglichkeit zu einem guten Ende zu führen, und ist mithin den Passagieren gegenüber im Falle einer Not berechtigt, auf ihre Sachen einzuwirken. Eine Geschäftsführung ohne Auftrag liegt also hier nicht vor.[1]) Meyer (Nr. 2 S. 57), der dies ganz richtig erkannt hat, empfiehlt als Ausweg die analoge Anwendung der Vorschriften über Geschäftsführung ohne Auftrag; doch dafür fehlt die gesetzliche Grundlage.

Der einzige Weg, der dem Luftschiffer verbleibt, um sich vor Schadensersatzansprüchen der Passagiere zu bewahren, ist der Einwand, daß er lediglich den zwischen ihm und den Passagieren bestehenden Werkvertrag ordnungsmäßig erfüllt habe. Ihm nun aus seiner Pflichterfüllung einen Strick zu drehen, geht doch wohl nicht an; er hätte sich ja im Gegenteil, wenn er anders gehandelt hätte, Schadensersatzansprüche zugezogen. Nur wenn der Luftschiffer die Gefahr, welche die Nothandlung erforderlich machte, schuldhaft herbeigeführt hat, dann, aber auch nur dann, dringt der Passagier mit seinen Schadensersatzansprüchen gegen den Luftschiffer durch.

§ 3.

Der Vorausverzicht der Fahrgäste.

In der Praxis des Luftschiffahrtsbetriebes wird es sehr häufig vorkommen oder gar die Regel bilden, daß die Fahrgäste vor Antritt der Fahrt auf jegliche Ersatzansprüche schriftlich Verzicht leisten, und da entsteht nun die Frage, inwieweit einem solchen Verzicht vom Recht Gültigkeit zugesprochen wird. Als Beispiele solcher Verzichtserklärungen führe ich an[2]):

---

[1]) Ebenso Staudinger Anm. 2 zu § 677 S. 1065: „War der Geschäftsführer zur Geschäftsbesorgung dem Geschäftsherrn gegenüber verpflichtet, so finden §§ 677 ff. keine Anwendung, da der Geschäftsführer insoweit dem Geschäftsherrn gegenüber zu seinem Vorgehen auch berechtigt war“.

[2]) Diese Beispiele sind Meyer Nr. 2 S. 63/64 entnommen und nach ihm zitiert.

1. Nr. 13 der Statuten des Deutschen Luftfahrerverbandes:
„Die Fahrgäste geben durch Unterzeichnung der Fahrtanmeldung die Erklärung ab, daß sie auf jeden aus der Teilnahme an der Fahrt herrührenden, wie immer gearteten Anspruch oder Schadensersatz gegenüber dem Verein, seinen Vertretern und dem Ballonführer verzichten".

2. § 3 der Benutzungsordnung der dem Frankfurter Flugsportklub gehörigen Flugapparate:
„Durch die Unterzeichnung geben die Führer und Teilnehmer an der Fahrt ausdrücklich die Erklärung ab, daß sie auf jeden aus der Teilnahme an der Fahrt herrührenden, ... wie immer gearteten Anspruch gegenüber dem Klub, seinen Organen, dem Flugplatzbesitzer oder sonstigen Hilfspersonen verzichten. Für die Passagiere erstreckt sich dieser Verzicht auch auf die Inanspruchnahme des Flugzeugführers, welcher die Fahrt leitet".

Eine ähnliche[1]) Verzichtserklärung fordert auch die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft, die zum ersten Male entgeltliche Luftfahrten größeren Umfangs unternommen hat, von den zahlenden Fahrgästen.

Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß ein derartiger Vorausverzicht jedenfalls dann unwirksam ist, wenn es sich um Schaden handelt, den der Luftfahrer oder Luftfahrtunternehmer selbst vorsätzlich herbeigeführt hat (§ 276 Abs. 2 BGB.).[2]) Schwierigkeiten bietet nur die Frage, inwieweit ein solcher Verzicht Wirksamkeit bezüglich solcher Schäden hat, die auf Fahrlässigkeit beruhen. Die deutliche und klare Fassung des § 276 Abs. 2 BGB., der lediglich den Vorauserlaß der Haftung wegen Vorsatzes ausschließt, läßt den unzweifelhaften Schluß zu, daß der Vorauserlaß der Haftung wegen jeglicher Fahrlässigkeit rechtswirksam ist; sogar die Ausschließung der Haftung für grobes Versehen ist mithin erlaubt und gültig.[3]) Hierbei ist jedoch eine bedeutsame Einschränkung zu machen. Die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt seitens des Luftfahrers braucht nicht nur eine Verletzung der ihm den Fahrgästen gegenüber obliegenden vertraglichen Pflichten darzustellen, sondern sie kann zu gleicher Zeit auch den Tatbestand einer

---

[1]) vgl. Meyer Nr. 2 S. 63.

[2]) Dagegen ist der Vorausverzicht auch gültig bezüglich solcher Schäden, die zwar vorsätzlich, aber von den Gehilfen des Luftfahrers herbeigeführt sind (§ 278 Satz 2 BGB.).

[3]) vgl. Fischer-Henle, BGB. Anm. 8 zu § 276 sowie die in GruchotsBeitr. 1902 S. 900 mitgeteilte Reichsgerichtsentscheidung v. 17. 2. 1902.

nach den §§ 823 ff. BGB. zu behandelnden unerlaubten Handlung bilden. Meistenteils wird ja, wie auch die oben (S. 6) angeführten Beispiele lehren, der Vorausverzicht auch die Haftung für Schäden aus unerlaubten Handlungen mitumfassen.[1]) Hier soll nun nach einer in der Literatur vielfach vertretenen Ansicht die Gültigkeit eines solchen Verzichts eine Beschränkung erleiden. In dieser Hinsicht geht Kohler wohl zu weit, wenn er (S. 12) dem Vorausverzicht ohne weiteres die Befreiung von der Fahrlässigkeitshaftung überhaupt abspricht mit der Begründung, daß die Beobachtung der Vorsicht ein nicht nur privates, sondern öffentliches Interesse sei. Sperl[2]) sieht mit Recht den Verzicht dann für nichtbindend an, wenn der Schaden zwar nur fahrlässig, aber doch in solcher Weise zugefügt wurde, daß ein Verstoß gegen ein Strafgesetz vorliege. In demselben Sinne betont Wendt,[3])

> „daß die besonderen obligatorischen Beziehungen zweier Personen zueinander den Schuldner nicht von der Anwendung der allgemeinen Deliktsregeln auf ihn freimachen".

Während nun Kohler das öffentliche Interesse, andere wieder, wie Sperl, die Erfüllung eines strafrechtlichen Tatbestandes als maßgebend für die Beurteilung dieser Frage erachten, findet hierfür Runkel (S. 71) eine geschickte neutrale Lösung, die er in folgende Formel kleidet:

> „Der Vorausverzicht eines Gastes . . . des Luftschiffers auf etwaige Ersatzansprüche ist verbindlich, wenn die Außerachtlassung der Vorsicht, die an sich einen Schadensersatzanspruch begründen würde, nicht gegen das öffentliche Interesse verstößt, insbesondere keine strafrechtlich verbotene Handlung darstellt".

Wenn also z. B. ein Luftschiffer eine Passagierfahrt antritt, ohne die erforderlichen Instrumente wie Kompaß, Orientierungskarten usw. mitzunehmen, so kann er sich später, wenn etwa der Ballon infolgedessen aufs Meer gerät und großes Unglück angerichtet wird, nicht auf den Vorausverzicht berufen und hat den Fahrgästen gemäß § 823 BGB. den ganzen Schaden zu ersetzen, denn diese seine Fahrlässigkeit verstößt offenbar gegen das öffentliche Interesse.

---

[1]) Daß an sich ein Vorausverzicht bezüglich Schäden aus unerlaubten Handlungen gültig ist, obwohl § 276 sich nur auf Vertragsverhältnisse bezieht, ist wohl zu bejahen; selbstredend ist dann § 276 Abs. 2 entsprechend anzuwenden; vgl. Runkel S. 70.

[2]) In der ÖstAGZ. 1910 S. 388.

[3]) Im ArchZivPrax. Bd. 87 S. 440.

§ 4.

Sonstige Vertragsverhältnisse.

Für die übrigen Verträge, die auch beim Luftschiffahrtsbetrieb in Frage kommen, lassen sich die entsprechenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs ohne weiteres anwenden, ohne daß hierbei die neuartigen Verhältnisse Schwierigkeiten verursachten. So gelten für das Verhältnis des Luftschiffers zu seinen Angestellten die Vorschriften des Dienstvertrags, für die Beförderung von Sachen durch Luftfahrzeuge die Bestimmungen des Werkvertrags usw. Einige Schriftsteller[1]) weisen bei Betrachtung des Falles, daß der Luftschiffer zwecks Errettung des Luftschiffes aus einer Gefahr die zur Beförderung übernommenen Sachen über Bord wirft, auf die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die große Haverei hin. Von einer entsprechenden Anwendung dieser Bestimmungen eines Sondergesetzes auf die Luftschiffahrtsverhältnisse kann selbstredend nicht die Rede sein, und deshalb haben solche Betrachtungen nur de lege ferenda Wert.

2. Die außervertragliche Haftung.

a) Die Haftung gegenüber dem Grundeigentümer.

§ 5.

Ist dem Luftschiffer das Überfliegen fremden Grundeigentums gestattet?

Bevor wir untersuchen, wie der Luftschiffer gegenüber dem Grundeigentümer, dessen Grundstück er überfliegt, haftet, muß zunächst einmal festgestellt werden, ob denn der Luftschiffer überhaupt ein Recht hat, über fremden Grund und Boden hinwegzufliegen. Verneinendenfalls kann sich ja das unerlaubte Überfliegen eines Grundstücks als eine „unerlaubte Handlung“ im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs darstellen, und dann wäre die Lösung der Haftungsfrage ziemlich vereinfacht.

Für die Beantwortung der uns vorgelegten Frage kommt als grundlegend § 905 BGB. in Betracht, welcher lautet:

> „Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche. Der Eigentümer

[1]) So Groß S. 55; v. Lyncker S. 13; Brennwald S. 12/13.

kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat".

Unsere Frage führt also zu der weiteren:

Hat der Grundeigentümer ein Interesse daran, die Luftfahrt über seinem Grundstück zu verbieten?

Ist diese Frage beantwortet, so ist damit inzidenter auch unsere Hauptfrage gelöst.[1])

Zunächst darf wohl als unzweifelhaft gelten, daß das Durchfliegen des Luftraums über einem Grundstück als „Einwirkung" im Sinne des § 905 BGB. gilt. Eine direkte und unmittelbare Einwirkung auf das Grundstück selbst ist nicht erforderlich. Darauf weist mit Recht Häntzschel (S. 36) hin, indem er betont, daß jemand den Eigentümer in der freien Betätigung seines Eigentums stören kann, ohne auf die Substanz einzuwirken.

Welcher Art das Interesse sein muß, das den Eigentümer zum Verbot berechtigt, darüber enthält das Gesetz keine näheren Bestimmungen. Es ist dort lediglich von einem „Interesse" schlechthin

---

[1]) Manche Schriftsteller, so insbesondere Runkel (S. 21ff.), vertreten die Meinung, für die Beantwortung der Frage nach dem Verbotsrechte des Grundeigentümers sei es zunächst wesentlich, die Natur des Rechtes des Eigentümers an dem Luftraum über seinem Grundstück zu untersuchen, insbesondere dahin, ob dieses Recht sich als „Eigentum am Luftraum" darstelle. Runkel bekämpft dann die Ansichten sowohl der gemeinrechtlichen als auch der modernen Schriftsteller, die ein Eigentumsrecht am Luftraum annehmen, und kommt, auch mit Rücksicht auf die Ausdrucksweise des Bürgerlichen Gesetzbuchs und auf die Entstehungsgeschichte des § 905 BGB., zu dem Ergebnis, daß das Bürgerliche Gesetzbuch ein Eigentum am Luftraum nicht kennt. So interessant und überzeugend diese Ausführungen Runkels auch sind, so wenig scheinen sie in seiner Schrift am Platze zu sein. Ob es nach Bürgerlichem Gesetzbuch Eigentum am Luftraum gibt oder nicht, auf die Gestaltung der Haftpflicht des Luftschiffers hat das keinerlei Einfluß. Ausführungen hierüber zielen nur auf die eventuelle Anwendung des § 823 BGB. hin, in dem es heißt: „Wer vorsätzlich oder fahrlässig ... das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ..." Ist nun das „Recht des Grundeigentümers am Luftraum" kein Eigentum, dann ist es aber zum mindesten „ein sonstiges Recht" im Sinne des § 823 BGB. Somit ist also die Frage, ob Eigentum am Luftraum besteht oder nicht, für unser Thema unwesentlich, da die Haftung in jedem Falle die gleiche ist. — Überhaupt handelt es sich bei diesem ganzen Streit mehr um eine Schulfrage, die wenig praktischen Wert hat. In dieser Hinsicht sind auch noch für das Bürgerliche Gesetzbuch die Ausführungen Jherings (in Jahrb. f. Dogm. Bd. 6 S. 87) sehr beachtenswert: „Nenne man es (das Recht am Luftraum) abusiv Eigentum an der Luftsphäre, nenne man es eine Konsequenz, einen Zusatz zum Grundeigentum, — das ist eine bloße Schulfrage, praktisch genügt es vollkommen, wenn die beiden Momente des Eigentums sich bei diesem Recht wiederholen, das positive, daß der Eigentümer diesen Luftraum für sich benutzen, und das negative, daß er Eingriffe anderer zurückweisen darf".

die Rede, und es ist deshalb nicht begründet, wenn einige Autoren[1] ein erhebliches Interesse fordern. Vielmehr genügt jedes Interesse, sei es ein geldliches, künstlerisches oder wissenschaftliches, natürlich nur soweit es in irgendeiner Beziehung zur Benutzung des Grundstückes steht. Auch muß es sich um ein schutzwürdiges Interesse handeln, wie denn überhaupt schon im Begriff „Interesse" notwendig enthalten ist, daß es vernünftig, verständig sein muß.

Da nun die Luftfahrzeuge in der Regel in einer Höhe von mehreren hundert Metern über der Erde dahinfliegen, hat der Grundeigentümer für gewöhnlich kein Interesse daran, den Luftflug über seinem Grundstück auszuschließen.[2]

Diese unsere Ansicht wird jedoch von vielen Seiten bestritten, indem auf die verschiedenste Weise versucht wird, ein Interesse des Grundeigentümers an der Ausschließung der Luftfahrt darzutun. So behauptet Häntzschel (S. 55 Anm. 1), die Durchquerung des Luftraums durch ein Luftschiff sei unzulässig, wenn der Grundeigentümer durch das Geräusch der Propeller aus dem Schlaf gestört würde. Dem ist doch wohl entgegenzuhalten, daß das Mittagsschläfchen irgend eines Nörglers nicht den Schutz des § 905 BGB. genießen muß. Jeder, selbst wenn er hochgradig nervös sein sollte, muß sich das Propellersurren ebenso gefallen lassen wie das Knattern der Motore an den Automobilen und überhaupt das ganze Geräusch des modernen Verkehrs. In dieser Hinsicht sagt Kohler (S. 10) mit Recht:

> „Gewisse Störungen muß sich der Eigentümer gefallen lassen, und er muß hierzu die Lizenz geben, wenn ein starkes Kulturbedürfnis die Einwirkung nötig macht".

Andere wieder sehen ein das Verbot begründendes Interesse schon deshalb für gegeben, weil ihrer Ansicht nach stets die Gefahr vorliege, daß der das Grundstück überfliegende Luftschiffer durch Ballastabgabe oder gar Absturz Schaden anrichte.[3] Dieser Standpunkt hätte dann seine Berechtigung, wenn die Beschädigung des Grundstücks durch Luftschiffer nicht nur möglich wäre, sondern wenn auch mit einem gewissen Grade von Wahrscheinlichkeit damit gerechnet werden dürfte. Das ist aber nicht der Fall. Die bloße Möglichkeit allein, daß bei Eintritt ganz besonderer Umstände durch Ballastabgabe oder Ab-

---

[1] So Kober in v. Staudingers Komm. 7./8. Aufl. Anm. Ib zu § 905.

[2] Ebenso Zitelmann Nr. 1 S. 486; Linckelmann S. 8; Groß S. 7; Zorn S. 226; Meurer S. 195; Brennwald S. 10; Kipp S. 644; Meyer Nr. 3 S. 738; Niemeyer S. 466.

[3] Runkel S. 40; Pattai in Verh. d. 31. DJT. Bd. 3 S. 286; Schütz S. 39; Monich S. 159.

sturz ein Grundstück mal Schaden erleiden kann, ist kein Interesse, wie es im Sinne des § 905 BGB. gefordert werden muß.[1]) Meurer weist sehr treffend darauf hin, daß Handlungen wie Ballastauswerfen, Notlandung usw. niemals ein bestimmtes Grundstück mit einer gewissen Regelmäßigkeit treffen, sondern daß es sich dabei gegebenenfalls immer wieder um andere Grundstücke handelt. Somit ist die Möglichkeit, daß gerade das Grundstück eines bestimmten Eigentümers heimgesucht wird, in Wirklichkeit fast gleich Null. Abgesehen hiervon sind die hauptsächlich in Betracht kommenden Fälle des Ballastauswerfens überhaupt nicht gefährdend, da der ausgestreute Sand- oder Wasserballast in Tausende von Teilchen zerstäubt ist, bevor er die Erde erreicht, und deshalb eine wahrnehmbare Einwirkung nicht mehr ausüben kann. Die Gefahr des Absturzes aber wird mit dem stetigen Fortschreiten der Technik, die gerade auf dem Gebiete des Flugwesens schon einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht hat, auf ein Minimum beschränkt.

Unter den Schriftstellern, die das Verbotsrecht des Grundeigentümers gegenüber dem Luftschiffer verfechten, ist einer besonders bemerkenswert durch die Eigenart seiner Beweisführung. Runkel (S. 39 ff.) will nämlich aus dem Gesetz selbst durch argumentum a contrario beweisen, daß die Möglichkeit einer Beschädigung von Grundstücken durch die Luftschiffahrt ein genügendes Interesse im Sinne des § 905 BGB. ergebe. Zu diesem Zwecke beruft er sich auf das Telegraphenwegegesetz v. 18. 12. 1899, dessen § 12 Abs. 2 lautet:

> „Die Telegraphenverwaltung ist befugt, Telegraphenlinien durch den Raum über Grundstücke ... zu führen, soweit nicht dadurch die Benutzung des Grundstücks... wesentlich beeinträchtigt wird".

Verfasser zieht nun aus dieser Sondervorschrift mit Recht den Schluß: Auch wenn das Durchlegen von Telegraphenlinien durch den Luftraum die Benutzung des betreffenden Grundstücks nur unwesentlich beeinflußt hätte, würde der Grundeigentümer trotzdem auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuchs zum Einspruch gegen die Anlegung berechtigt gewesen sein. Um die Duldung des Grundeigentümers zu erzwingen, sei das Sondergesetz nötig gewesen. Im Vergleich nun, so deduziert Runkel weiter, zu dem minimalen Interesse, das der Eigentümer am Verbote der Durchlegung von Telegraphenlinien habe, sei sein Interesse am Verbote des Überfliegens bedeutend größer, mindestens aber jenem gleich. Mithin habe er nach Bürgerlichem Gesetzbuch

[1]) Ebenso Meurer S. 195; Zitelmann Nr. 1 S. 488.

ein Interesse am Verbote der Luftfahrt, da ihm ja in diesem Falle kein Sondergesetz ähnlich der Sondervorschrift im Telegraphenwegegesetz die Duldung der Luftfahrt auferlege.

Diese Beweisführung wäre richtig, wenn ihre Voraussetzung stimmte, wenn nämlich tatsächlich, wie der Verfasser irrigerweise annimmt, das Interesse des Grundeigentümers am Verbote des Überfliegens seines Grundstücks gleichzuachten wäre dem Interesse, das er am Verbote hat, über sein Grundstück hinweg Drahtleitungen zu ziehen. Das ist aber durchaus nicht der Fall, das direkte Gegenteil trifft zu. Wie wir gesehen haben, handelt es sich beim Luftflug um eine ganz fernliegende Gefahr, die überdies nach Wahrscheinlichkeitsberechnung ein bestimmtes Grundstück sozusagen niemals bedrohen wird; dagegen wird bei der Anlegung einer Drahtleitung über ein Grundstück ein Zustand geschaffen, der eine offenbare und für jedermann erkennbare Verletzung der Eigentumsrechte darstellt.

Eine andere Frage ist es, ob der Grundeigentümer beim Vorliegen besonderer Umstände ein Verbotsrecht gegen den Luftschiffer hat. Das ist wohl im wesentlichen Tatfrage. So würde er z. B. ein großes Interesse daran haben, daß der Raum über seinem Grundstück nicht dazu benutzt wird, um Sturzflüge und ähnliche Künste auszuführen oder sich darin zu üben. In solchen Fällen hat der Grundeigentümer ohne weiteres ein Verbotsrecht, auf welches er im Weigerungsfalle eine Klage stützen kann. Kommt es zu einer solchen Klage, so braucht sich nach richtiger Ansicht[1]) der Eigentümer nur auf sein Eigentum und die Benutzung des Luftraums durch den Beklagten zu berufen. Dessen Sache ist es dann, zu beweisen, daß der Grundeigentümer kein Interesse am Verbote hat.

Zusammenfassend kommen wir also zu dem Ergebnis, daß der Grundeigentümer den Flug über seinem Grundstück in der Regel nicht verbieten kann.

§ 6.

Haftung des Luftfahrers bei schuldhafter Beschädigung eines Grundstücks.

Wirft ein Luftfahrer aus seinem Fahrzeug Gegenstände hinaus und wird dadurch auf einem Grundstücke Schaden an-

[1]) So Endemann Teil 2 S. 455; Planck, BGB., Sachenrecht Anm. 4a zu § 905; Meurer S. 194 u. a. m. And. M. ist lediglich Monich S. 158, der ohne weitere Begründung die Beweislast bezüglich des Interesses dem Grundeigentümer auferlegt.

gerichtet, so ist er dem Grundstückseigentümer zum Ersatz des entstandenen Schadens gemäß § 823 BGB. verpflichtet. Denn der Luftfahrer hat vorsätzlich das Grundstück beschädigt. Es ist dabei nicht erforderlich, daß er auch den Schaden vorausgesehen hat, sondern es genügt, wenn er sich bewußt war, daß seine Handlung das Eigentum irgend jemandes verletzen würde.[1]) Beim Herauswerfen von Sachen, die beim Niederfallen auf das Grundstück keine wahrnehmbare Einwirkung mehr ausüben, wie losem Sand usw., kann wohl von einem Schaden niemals die Rede sein, und deshalb sind solche Vorgänge, wie Kipp[1]) richtig betont, kein Gegenstand verständiger juristischer Diskussion.[2])

Ist der Schaden auf Fahrlässigkeit des Luftfahrers zurückzuführen, sei es, daß er z. B. etwas in einen See werfen will, aber ein Grundstück trifft, sei es, daß er Gegenstände, wie Ballaststücke, nicht ordnungsmäßig befestigt hat, so haftet er genau so wie beim Vorsatz.

Desgleichen liegt dann eine vorsätzliche und zum Schadensersatz verpflichtende Handlung vor, wenn der Luftschiffer auf einem Grundstück eine freiwillige Landung vornimmt. Bei letzterem Beispiel weist Kipp[3]) darauf hin, daß der Grundeigentümer einer solchen Landung mit Notwehr begegnen kann. Denselben Standpunkt nimmt Bodenheim (S. 22) ein, der geradezu sagt, der Grundeigentümer habe das Recht, zwecks Verhinderung der Landung eines Ballons diesen herunterzuschießen. Diese Schlußfolgerungen scheinen doch etwas sehr bedenklich; sie können m. E. vermieden werden, wenn man dem Begriff „Angriff“ in dem hier in Frage kommenden § 227 BGB.[4]) eine sinngemäße Auslegung gibt. v. Liszt (S. 148) sieht als „Angriff“ an jede vorsätzliche Gefährdung eines Rechtsgutes „durch positive Tätigkeit“. Ich bin der Meinung, daß ein „Angriff“ mehr auf die Erreichung eines Enderfolges hinzielt und diesen beabsichtigt. Ein Luftfahrer nun, der auf einem Grundstück landen will, wird zwar dieses Grundstück vorsätzlich beschädigen, aber diese Beschädigung ist nicht von ihm beabsichtigt. Sie ist nicht Selbstzweck, sondern nur eine notwendige Begleiterscheinung des Selbstzwecks, nämlich der Landung. Es entspricht weder dem Sprach- noch dem Rechts-

---

[1]) Ebenso Kipp S. 643; Fischer-Henle Anm. 1 u. 2 zu § 823 BGB.
[2]) Ebenso Bodenheim S. 10.
[3]) Kipp S. 643.
[4]) § 227 BGB. lautet: „Eine durch Notwehr gebotene Handlung ist nicht widerrechtlich. Notwehr ist diejenige Verteidigung, welche erforderlich ist, um einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff von sich oder einem Anderen abzuwenden“.

gefühl, hier zu sagen: Der Luftfahrer unternimmt auf mein Grundstück einen Angriff. Deshalb ist dem Grundeigentümer das Recht abzusprechen, auf Ballons und Flugmaschinen, die sein Grundstück mit einer Landung bedrohen, mit der Flinte Jagd zu machen; schließlich könnte er sich dann auch, falls sich nachträglich ergibt, daß der Luftschiffer eine Notlandung gemäß § 904 BGB. hatte vornehmen wollen und somit gar nicht „rechtswidrig“ im Sinne des § 227 BGB. handelte, auf „Putativnotwehr“ berufen und so ungestraft das größte Unheil anrichten.

Will man aber auf dem Standpunkt verharren, daß in der beabsichtigten Landung ein Angriff zu erblicken ist, dann bleibt immer noch zu untersuchen, ob das Herunterschießen als „gebotene“ Handlung im Sinne des Abs. 1 § 227 BGB. zu gelten hat. In den weitaus meisten Fällen wird und darf auch der Luftfahrer damit rechnen, daß seiner Landung vom Grundeigentümer kein Widerstand entgegengesetzt wird. Da entspricht es doch wohl den Grundsätzen von Treu und Glauben, daß der Grundeigentümer dem Luftfahrer, sei es durch Zeichen oder Zuruf, seine regelwidrige Absicht, ihn am Landen zu hindern, kundgibt. Erst wenn der Luftfahrer sich den offenbaren Absichten des Eigentümers ohne Not widersetzt, nur dann dürfte ein so radikales Abwehrmittel wie Herunterschießen als „eine durch Notwehr gebotene Handlung“ in Frage kommen.

Im übrigen werden solche Fälle in der Praxis äußerst selten vorkommen und sich schließlich nur noch auf Freiballons beschränken, da alle lenkbaren Luftfahrzeuge zur freiwilligen Landung die in fast allen größeren Städten angelegten Flugplätze benutzen werden.

Landet ein Luftfahrer in der Not auf einem fremden Grundstück, um eine gegenwärtige Gefahr abzuwenden, dann liegt wiederum, ähnlich wie bei den im § 2 besprochenen Fällen, eine nicht rechtswidrige Handlung vor, der gegenüber die Anwendung von Notwehr untersagt ist. Auch hier steht dem Grundstückseigentümer stets das Recht zu, von dem Luftschiffer Ersatz des durch die Notlandung herbeigeführten Schadens zu verlangen.

§ 7.

Haftung des Luftschiffers für Flurschaden, den Dritte anrichten.

Wenn ein Luftfahrzeug auf einem Grundstück landet, sei es freiwillig oder aus Not, so werden häufig von allen Seiten Neugierige herbeiströmen und einen manchmal bedeutenden Flur-

schaden durch Zertreten der Saat anrichten. Ist nun der Luftschiffer dem Grundeigentümer auch für diesen Schaden haftbar? Diese Frage deckt sich m. E. mit der, ob ein solcher Schaden noch im Kausalzusammenhang mit dem Handeln des Luftschiffers steht. Schwierigkeiten bietet hierbei der Umstand, daß der Schaden direkt durch die freie Handlung dritter Personen herbeigeführt ist. Allein es ist zu beachten, daß eine Kausalkette durch das Dazwischentreten einer freien Willenshandlung eines Dritten nicht notwendig unterbrochen wird. „Vielmehr bleibt es dabei," so schreibt Crome Bd. 1 S. 477, „daß, wer zur Herbeiführung eines Erfolgs Bedingungen setzt, für diesen Erfolg dann als verursachend anzusehen ist, wenn diese Bedingungen geeignet waren, ihn unter Hinzutritt anderer vorhandener oder erfahrungsmäßig eintretender Umstände herbeizuführen." Und als treffendes Beispiel führt er im weiteren Verlauf seiner Darstellung ebenda an: „Verursachend ist der Urheber einer Feuersbrunst für allen Schaden, den dritte, zum Löschen herbeieilende Personen dabei anrichten oder nehmen". Auch das Reichsgericht[1]) vertritt den Standpunkt, daß ein ursächlicher Zusammenhang noch nicht ohne weiteres ausgeschlossen ist, wenn eine auf freiem Entschlusse beruhende Tätigkeit des Beschädigenden dazwischen getreten ist. Was nun den in Frage stehenden Fall betrifft, so kann wohl das Herbeiströmen zahlreicher Neugieriger bei einer Ballonlandung sicherlich als „ein erfahrungsmäßig eintretender Umstand" gelten.[2]) Der Luftschiffer muß und wird einen solchen Umstand bei seiner Landung stets mit in Rechnung ziehen, und deshalb muß er auch für die Folgen seines Handelns aufkommen.[3])

§ 8.

Haftung des Luftfahrers bei schuldloser Beschädigung eines Grundstücks.

Nachfolgend soll die juristisch hochinteressante Untersuchung angestellt werden, ob nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, das grundsätzlich die Forderung vertritt „Keine Haftung ohne Verschulden", unter Umständen der Luftfahrer dem Grundeigentümer auch dann zu haften hat, wenn absolut kein Verschulden vorliegt. Kipp (S. 643) zögert nicht, die Frage nach der Haftung des Luftfahrers in solchen Fällen entschieden

---

[1]) RGE. Bd. 29 S. 121.

[2]) And. A. Siehr S. 202; Runkel S. 77.

[3]) Ebenso Niemeyer, Gutachten, in Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 Anm. 18 S. 36.

zu bejahen. Zur Hauptsache stützt er sich dabei auf ein vom Reichsgericht in ständiger Praxis vertretenes Rechtsprinzip. Er erinnert an die Funkenflugprozesse, bei denen ein Verschulden oft nicht vorhanden oder doch fast nie erweislich war. Trotzdem hat, wie Kipp betont, das Reichsgericht die Haftung der Eisenbahnen für Funkenflugschaden stets ausgesprochen, so auf Grund des gemeinen Rechts in Bd. 17 S. 103, auf Grund des preuß. Landrechts in Bd. 32 S. 337 und schließlich auf Grund der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der Entscheidung v. 11. 5. 1904 in Bd. 58 S. 133 ff. Der Grundgedanke, der allen diesen Entscheidungen gemeinsam ist, ist etwa folgender: Dem Eigentümer eines durch Funkenflug beschädigten Grundstücks ist die Möglichkeit genommen, auf Einstellung des konzessionierten Eisenbahnbetriebes zu klagen; als Ausgleich muß ihm der entstandene Schaden unter allen Umständen ersetzt werden. Kipp formuliert in seinen Ausführungen den Grundgedanken dahin, „daß die Rechtsgarantie des Eigentums nicht um der Interessen Dritter willen versagen darf".

Der wichtigste Teil der für das geltende Recht ergangenen Reichsgerichtsentscheidung[1]) lautet:

> „Ist aber dem Grundeigentümer im Einzelfalle das so wesentliche Recht, Eingriffe in sein Eigentum abzuwehren, entzogen, so muß ihm notwendig hierfür anderweitiger ausreichender Ersatz gegeben sein, und solcher Ersatz kann nur in Gewährung der durch Verschuldensnachweis nicht bedingten Klage auf Erstattung des angerichteten Schadens gefunden werden".

Zur Unterstützung dieses Rechtsprinzips verweist das Reichsgericht in derselben Entscheidung auf den gleichen gesetzgeberischen Grundgedanken des § 904 BGB., des § 25 des preuß. Eisenbahngesetzes v. 3. 11. 1838, des § 26 der GewO. und besonders noch des Art. 9 preuß. VU., die die Unverletzlichkeit des Eigentums und seine Entziehung oder Beschränkung nur gegen Entschädigung statuiert. Kipp findet mit Recht denselben Grundgedanken in den §§ 867,[2]) 962[3]) und 835[4]) BGB. enthalten; überall erhält hier der Grundeigentümer als Äquivalent dafür, daß er gewisse Einwirkungen auf sein Grundstück hinnehmen muß, einen Schadensersatzanspruch.

Dieses Rechtsprinzip wendet nun Kipp auf das Verhältnis des Luftfahrers zum Grundeigentümer an und sagt (S. 644):

---

[1]) RGE. Bd. 58 S. 130 ff.
[2]) Abholungsanspruch.
[3]) Bienenschwarmverfolgung.
[4]) Ersatz des Wildschadens.

„Muß an und für sich der Grundeigentümer eine in großer Höhe über seinem Grundstück vor sich gehende Luftschiffahrt dulden, so kann ihm doch nach einem vom Reichsgericht proklamierten Grundsatz diese Verpflichtung nur unter dem Vorbehalt obliegen, daß der Luftschiffer die Gefahren, die für das Grundeigentum entstehen, auf seine eigene Tasche nimmt".

Zur Bekräftigung dieses aus einem allgemeinen Prinzip gewonnenen Ergebnisses beruft sich Kipp (S. 645) auch noch auf Inhalt und Zusammenhang des § 905 Satz 2 BGB. selbst. Er glaubt, die dort gegebene Einschränkung des Eigentumsrechtes könne nur unter dem Vorbehalte der Schadloshaltung gemeint sein. Doch halte ich diesen Teil seiner Beweisführung für sehr schwach; was er dort sagt,[1]) entspringt wohl mehr allgemeinen Gerechtigkeits- und Billigkeitserwägungen, findet aber im Gesetz selbst keine genügende Grundlage. Im übrigen aber sind die Schlußfolgerungen Kipps so zwingend, seine Beweisführung so lückenlos und überzeugend, daß das Ergebnis seiner Untersuchung rückhaltlos anerkannt werden muß. Danach also hat der Grundeigentümer gegen den Luftfahrer einen vom Verschulden unabhängigen Anspruch auf Ersatz desjenigen Schadens, der seinem Grundstück durch Absturz von Teilen des Luftfahrzeuges oder des Luftfahrzeuges selbst zugefügt wird.

Die Ausführungen Kipps haben sehr viel Widerspruch gefunden. Seiner Ansicht schließen sich zustimmend an Kober (in v. Staudingers Komm. Bem. 1 h zu § 905), Enneccerus, Kipp u. Wolff (S. 152), Meurer (S. 196), Kohler (S. 13), Groß (S. 47 ff.) und v. Lyncker (S. 47). Diesen steht eine bedeutend größere Anzahl von Gegnern der Kippschen Ansicht gegenüber.[2]) Allein deren Gegengründe erweisen sich bei sorgfältiger Nachprüfung als wenig stichhaltig. Sehr oft wird Kipp entgegengehalten,[3]) Eisenbahn- und Luftschiffahrtsbetrieb seien doch ganz verschiedene Dinge und deshalb sei eine Analogie zwischen ihnen nicht berechtigt. Dieser Einwand ist gar nicht am Platze;

---

[1]) So z. B. S. 645: „Daß eine Einwirkung auf mein Grundstück in Höhe oder Tiefe meine Interessen nicht verletzt und deshalb von mir zu dulden ist, ist schlechthin nur denkbar unter der Voraussetzung, daß der Urheber der Einwirkung mir für die mit ihr verbundenen Gefahren aufzukommen hat".

[2]) So Meyer Nr. 3 S. 740; Ludowieg S. 705; Meili Nr. 5 S. 387; Zitelmann Nr. 1 S. 486; Linckelmann S. 8; Weck S. 260; Peucker S. 59; Schütz S. 32; Niemeyer, Gutachten, in Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 S. 37/38; Bodenheim S. 27; Runkel S. 54.

[3]) So von Meyer a. a. O.

denn eine analoge Rechtsanwendung auf Grund der äußeren gleichen Umstände liegt Kipp vollständig fern, vielmehr sieht er hier nur die gleiche innere Rechtslage gegeben wie bei dem dem Reichsgericht vorgelegenen Fall. Andere wieder[1]) behaupten, der Grundeigentümer habe doch in dem Augenblick, wo z. B. ein Ballon abstürze, ein Interesse an der Ausschließung des Ballons und mithin auch ein Untersagungsrecht. Es ist doch wohl nicht zu verkennen, daß ein solches Untersagungsrecht im Augenblick des Absturzes praktisch gleich Null ist und dem Grundeigentümer ebensowenig zustatten kommt wie etwa einem hingerichteten Verbrecher das Wiederaufnahmeverfahren. Der Grundeigentümer hat, wie wir ausgeführt haben, prinzipiell kein Untersagungsrecht gegenüber dem Luftfahrer; er befindet sich diesem gegenüber, falls ein Schaden durch Absturz eingetreten ist, in derselben Rechtslage wie ein durch Funkenflug geschädigter Eigentümer gegenüber der Eisenbahn, und somit ist hier wie dort die Anwendung des vom Reichsgericht aufgestellten Grundsatzes begründet.

Viele Gegner der Kippschen Ansicht begnügen sich damit, ein Werturteil abzugeben, ohne ihren Standpunkt näher zu begründen. So nennt Niemeyer[2]) Kipps Meinung „unhaltbar", Meili findet sie unlogisch und ungerecht, weil sie sich nur auf Sachschäden beziehe, und Linckelmann bezeichnet die Kippschen Ausführungen als allgemeine Erwägungen, die sich auf eine schwankende Rechtsprechung stützten. Alle diese Kritiken können unser Ergebnis nicht erschüttern. Im Gegenteil, unter den Gegnern befindet sich sogar einer, dessen Polemik im Grunde genommen eine glänzende Rechtfertigung der Kippschen Ansicht ist. Runkel nämlich lehnt lediglich die Prämisse, die Duldungspflicht des Grundstückseigentümers gegenüber der Luftfahrt, ab und stimmt deshalb dem Ergebnis nicht bei, während er die Berechtigung der Kippschen Deduktion selbst anerkennt. Nachfolgend seien einige seiner Ausführungen wiedergegeben, in denen Runkel treffend nachweist, daß die Erwägungen, die

---

[1]) So Ludowieg.

[2]) Niemeyer meint in seinem Gutachten (S. 41), Kipp habe übersehen, daß es sich bei dem Einwirkungsverbot des § 905 um eine alle Grundeigentümer gleichmäßig treffende Beschränkung handle, während doch das Reichsgericht von einer Beschränkung „im Einzelfalle" spreche. M. E. ist diese Wendung in der reichsgerichtlichen Entscheidung nicht so streng wörtlich zu nehmen; überdies handelt es sich doch bei dem dieser Entscheidung zugrunde liegenden Fall ebenfalls um eine alle Grundeigentümer gleichmäßig treffende Einschränkung insofern, als ihnen allen bei Anlage einer Eisenbahn das Recht genommen ist, gegebenenfalls auf Einstellung des Betriebes zu klagen.

bei der Aufstellung jenes Rechtsgrundsatzes maßgebend gewesen sind, auch bei der Luftschiffahrt zutreffen. So führt er S. 55 ff. aus:

> „Insbesondere ist es eine Verkennung der Tragweite jenes Satzes, wenn man behauptet, § 905 Satz 2 enthalte keine Verfügung der Staatsgewalt zugunsten einer bestimmten Person und darum könne von einer Haftung des Luftschiffers in der Weise keine Rede sein, wie sie der Eisenbahn auferlegt werde. Freilich die Konzessionierung einer Eisenbahn bedeutet ... die staatliche Gewährung eines Privilegiums im technischen Sinne; ebenso ... bei einer mit obrigkeitlicher Genehmigung errichteten gewerblichen Anlage im Sinne des § 26 GewO. Wenn also das Reichsgericht lediglich von diesen Fällen abstrahierend den erwähnten Grundsatz aufgestellt hätte, dann wäre Bodenheim beizupflichten, weil § 905 Satz 2 — im Sinne der Kippschen Voraussetzung gesprochen — kein solches subjektives, sondern nur objektives, aber singuläres Recht gewährt. Indessen, die Grundlagen des reichsgerichtlichen Gedankens sind umfassender, als Bodenheim annimmt. Denn abgesehen von den beiden erwähnten Sonderfällen haben u. a. namentlich auch die §§ 904 u. 867 dem Reichsgericht als Ausgangspunkt bei der Aufstellung des genannten Rechtsgrundgesetzes gedient. Diese Gesetzesbestimmungen aber stellen auch keine Privilegien dar, die einer bestimmten Person gewährt werden, sondern enthalten ebenso wie § 905 Satz 2 — nach Kipp — lediglich singuläres, objektives Recht. Infolgedessen mußten auch die Folgerungen, die das Reichsgericht aus dem Vorhandensein eines solchen singulären, den Grundeigentümer beschränkenden Rechts im allgemeinen zieht, auf die Luftschiffahrt in gleicher Weise Anwendung finden, wie dies in den übrigen Fällen geschieht. Mit anderen Worten, wenn § 905 Satz 2 auf die Luftschiffahrt anwendbar wäre, müßte auch die schuldlose Haftung des Luftschiffers mit Kipp und Meurer bejaht werden".

Da nun, wie wir oben (S. 10 ff.) unter besonderer Widerlegung des Standpunktes des oben zitierten Autors festgestellt haben, die von diesem gesetzte Bedingung, nämlich die Anwendbarkeit des § 905 Satz 2 auf die Luftschiffahrt zutrifft, deckt sich sein Ergebnis mit dem von uns festgestellten:

Der Luftfahrer haftet also dem Grundeigentümer auch für schuldlos am Grundstück angerichteten Schaden.

§ 9.

Die actio negatoria in ihrer restitutorischen Funktion.

Linckelmann[1]) hat im Anschluß an seine Kipp bekämpfenden Ausführungen einen anderen Rechtsweg vorgeschlagen, der nach seiner Ansicht dem Grundeigentümer stets zu seinem Rechte gegenüber dem Luftfahrer verhilft und allen Bedürfnissen entspricht; er weist hin auf die actio negatoria in ihrer restitutorischen Funktion. Nach ihm hat diese auf § 1004 BGB. aufgebaute Klage einen doppelten Inhalt, einmal ziele sie hin auf Abwehr störender Einwirkungen und dann darüber hinaus auf Wiederherstellung des früheren Zustandes. Es sei nun kein Grund vorhanden, den Wiederherstellungsanspruch in den Fällen auszuschließen, in denen, wie bei dem Eisenbahn- und Luftfahrtsbetrieb, der Abwehranspruch ausgeschlossen sei. Bezüglich der Haftung der Eisenbahn für Funkenflugschäden ergebe sich dann folgendes Rechtsbild[2]):

> „Durch die staatliche Genehmigung einer Eisenbahn wird ihrer Verwaltung nicht das Privileg erteilt, fremde Rechtsgüter zu zerstören. Kann sie die Wirkungen ihres Betriebes nicht auf das eigene Gebiet beschränken, so hat sie doch die anderen Personen zugefügten Beeinträchtigungen zu beseitigen, sie ist verpflichtet, ein infolge Funkenfluges zerstörtes Haus in natura wiederherzustellen, auch wenn der Funkenflug nicht auf Verschulden zurückgeführt werden kann. Die durch den Funkenflug verursachte Sachbeschädigung bleibt auf alle Fälle eine widerrechtliche Beeinträchtigung des Eigentums, und diese Beeinträchtigung ist erst wieder beseitigt, wenn die beschädigte Sache in den früheren Zustand zurückversetzt ist".

Zu demselben Ergebnis gelangt Linckelmann bezüglich der Luftschiffahrt. Der Grundeigentümer könne zwar den Luftfahrer nicht hindern, seinen Grundbesitz zu überfliegen, aber er könne unter allen Umständen, also ohne Rücksicht auf Verschulden oder Nichtverschulden, verlangen, daß der durch einen Absturz herbeigeführte, sein Eigentum verletzende Zustand wieder

---

[1]) JW. 1909 S. 8.
[2]) Ebenda.

beseitigt werde. Im praktischen Ergebnis, dessen ist sich Linckelmann selbst vollauf bewußt, führt also dieser negative Wiederherstellungsanspruch zu demselben Resultat wie der Schadensersatzanspruch. Schon diese Folgerung muß an der ganzen Theorie stutzig machen, denn sie würde ja, wie Zitelmann[1]) mit Recht ausführt, „zu einer allgemeinen Haftung aus jeder unverschuldeten Schadensverursachung dem Eigentümer gegenüber führen, die doch den anerkannten Grundsätzen unseres Rechts (§ 823 BGB.) durchaus widerspricht".

Die Klage wegen Eigentumsbeeinträchtigung in § 1004 darf in keiner Weise, auch nicht indirekt, wie Linckelmann es versucht, zu einer Schadensersatzklage gemacht werden. Diese letztere hat eben in unserem Bürgerlichen Gesetzbuch eine besondere Behandlung im Abschnitt über unerlaubte Handlungen erfahren. Hierauf weisen ganz richtig schon die Motive (Bd. 3 S. 425) hin, wo es heißt:

> „Dabei ist indessen dieser (sc. aus § 1004 entspringende) Restitutionsanspruch von den in einem Delikte sich gründenden Restitutionsansprüchen zu unterscheiden. Die Naturalrestitution dient in dem vorliegenden Falle nicht dem Zwecke der Schadensersatzleistung".

Auch das Reichsgericht betont,[2]) daß die Wiederherstellung im Falle des § 1004 nicht als Schadensersatz aufzufassen ist,

> „wie schon daraus hervorgeht, daß die Verpflichtung zum Schadensersatz allemal ein Verschulden voraussetzt, der Eigentumsanspruch aus § 1004 dagegen nicht".

Aber abgesehen hiervon, ist das Ergebnis deshalb unrichtig, weil seine Voraussetzung eine falsche ist. Linckelmann gibt nämlich dem Begriff „Beeinträchtigung" im § 1004 BGB. eine viel zu weite, durchaus falsche Auslegung und gelangt infolgedessen zu irrigen Folgerungen. Nach seiner Auffassung ist z. B. der Zustand, in welchem sich ein durch einen Ballonabsturz beschädigtes Haus befindet, eine Beeinträchtigung des Eigentums im Sinne des § 1004 BGB. Das ist nicht richtig. Der Vorgang, durch den das Haus beschädigt wird, also der Absturz des Ballons auf das Haus, dieser allein beeinträchtigt das Eigentum, widerspricht dem Inhalte des Eigentums, der dadurch herbeigeführte Zustand des einmal beschädigten Hauses jedoch beeinträchtigt das Eigentum nicht mehr, legt vielmehr nur Zeugnis ab für jene Beeinträchtigung. Zitelmann sagt hierzu a. a. O. S. 489:

---

[1]) Z. f. intern. u. PrivR. 1909 S. 489.
[2]) RGE. Bd. 51 S. 441.

„Eine fortdauernde Beeinträchtigung, die beseitigt werden könnte, ist im Sinne des Gesetzes nur vorhanden, wenn den Befugnissen des Eigentümers zuwider ein anderer fortdauernd auf die Sache durch Handeln einwirkt oder einen Zustand geschaffen hat, der immer aufs neue dem Ausschließungsrecht des Eigentümers widerspricht: die Beeinträchtigung selbst muß fortdauern, nicht bloß die Wirkung der einmaligen vorübergegangenen Beeinträchtigungshandlung ... Das Beschädigt werden der Sache durch einen Dritten widerspricht dem Inhalt des Eigentums; das Beschädigt sein der Sache widerspricht dem Eigentum an dieser nun einmal beschädigten Sache gewiß nicht".

Ähnlich verlangt Kober[1]) als Voraussetzung für den Begriff der Beeinträchtigung einen andauernden Eingriff, und Wolff[2]) lehnt es ausdrücklich ab, etwa bei jeder verbotenen Störung den negatorischen Anspruch aus § 1004 BGB. zu gewähren, sondern nur bei einer solchen Störung, die noch in der Gegenwart körperlich fortwirke, wie etwa bei einem störenden Bau.

Somit kommen wir denn zu dem unzweifelhaften Ergebnis, daß bei den von Linckelmann seiner Theorie zugrundegelegten Fällen (Beschädigung eines Grundstücks durch Funkenflug oder Absturz eines Luftfahrzeuges) von einer Beeinträchtigung, wie sie im Sinne des § 1004 als Voraussetzung für den Restitutionsanspruch verlangt wird, nicht die Rede sein kann. Damit fällt seine Theorie vollständig zusammen.[3]) Wollte ein Grundstückseigentümer also Wiederherstellung seines durch den Ballonabsturz beschädigten Hauses vom Luftfahrer verlangen, so genügt nicht seine Berufung auf § 1004 BGB., sondern er muß entweder seine Klage auf § 823 BGB. (schuldhaftes Handeln des Luftfahrers) oder auf das im § 8 unserer Ausführungen entwickelte Rechtsprinzip stützen.

---

[1]) In v. Staudingers Komm. 7./8. Aufl. Bem. Ia zu § 1004.

[2]) Im Lehrb. des bürgerl. R. von Enneccerus (Kipp u. Wolff), Sachenrecht Bd. 2 Abt. 1 (2. Bearb. 1913) S. 287.

[3]) Eine andere Frage ist es, ob nicht unter Umständen dem Grundeigentümer die negatorischen Abwehrrechte aus § 1004 gegen zu besorgende weitere Beeinträchtigungen gegeben sind. Das ist jedoch lediglich Tatfrage und bildet gegenüber der Luftschiffahrt jedenfalls, wie wir oben S. 12 dargelegt haben, eine seltene Ausnahme.

§ 10.

b) Die Haftung gegenüber sonstigen dritten Personen.

Außer gegenüber dem Grundeigentümer bei Beschädigung des Grundstücks kommt gegenüber allen anderen dritten Personen bei Sach- oder Personenschaden eine Haftung des Luftfahrers nur bei Verschulden in Frage (vgl. hierzu oben § 6), und zwar hat, was oben (S. 2) bei Betrachtung der vertraglichen Haftung des Luftfahrers gesagt worden ist, auch hier für die außervertragliche Haftung seine Geltung, daß nämlich von dem Luftfahrer ein besonders hoher Grad von Vorsicht gefordert werden muß. Die verschiedenen Versuche jedoch, aus dem geltenden Gesetz eine schuldlose Haftung des Luftfahrers gegenüber dritten Personen herauszukonstruieren, sind nur aus dem Gefühle entsprungen, daß eine strengere Haftung hier sehr oft der Gerechtigkeit mehr entsprechen würde, allein sie finden im bestehenden Recht keine Stütze. Hierhin gehört z. B. der Versuch, die Grundsätze des Haftpflichtgesetzes oder des Automobilgesetzes entsprechend auf die Verhältnisse der Luftschiffahrt anzuwenden. Ein derartiges Verfahren lehnt auch das Reichsgericht[1]) wegen des Ausnahmecharakters der angezogenen Gesetze ausdrücklich ab.

Krause (S. 442/43) knüpft an § 1 des Automobilgesetzes an, wonach als Kraftfahrzeuge solche Wagen und Fahrräder anzusehen sind, welche durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein, und will daraus entnehmen, daß mithin Aeroplane während des Anlaufs und nach der Landung sämtlichen Bestimmungen des Automobilgesetzes unterstehen. Abgesehen von der Unmöglichkeit, Aeroplane rechtlich verschieden zu behandeln, je nachdem sie noch mit dem Erdboden in Berührung sind oder nicht, weist Koehne (S. 502/03) mit Recht darauf hin, daß nach dem Wortlaute des § 1 des Automobilgesetzes hierunter nur solche Kraftfahrzeuge fallen, „die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen", wozu aber Aeroplane nicht gerechnet werden können.

Desgleichen ist der Versuch zurückzuweisen, den Luftschiffahrtsbetrieb an und für sich schon als ein Verschulden im Sinne des § 823 zu bezeichnen und etwa zu sagen: Wer einen Aeroplan, ein Luftschiff oder ähnliche gefährliche Apparate in Betrieb setzt, handelt zum mindesten fahrlässig. Wäre dieser Standpunkt gerechtfertigt, so hätte man ja in gleicher Weise mit den Automobilen und der Eisenbahn verfahren können und

[1]) RGE. Bd. 78 S. 172.

der entsprechenden Sondergesetze gar nicht bedurft. Solche Sätze haben nicht die geringste Aussicht auf Anerkennung, denn nie und nimmer darf etwas als schuldhafte Handlung angesehen werden, was im Interesse des Kulturfortschritts getan werden muß.

In Verbindung hiermit muß auch die Ansicht Kohlers besprochen werden. Kohler (S. 13) vertritt denselben Standpunkt wie Kipp, d. h. er erkennt auch eine schuldlose Haftung des Luftfahrers gegenüber dem Grundeigentümer an. Darüber hinaus aber geht Kohler einen bedeutenden Schritt weiter und dehnt die Haftung auch auf die Fälle aus, wo nicht das Grundstück, sondern wo der Eigentümer selbst Beschädigungen davonträgt. Dieser Schluß ist m. E. nicht zulässig. Es muß doch stets der Ausgangspunkt unserer Betrachtungen im Auge behalten werden, daß nämlich die schuldlose Haftung ein Äquivalent bieten soll für den Verlust des Rechts, Eingriffe in das Grundstückseigentum zu untersagen; mithin kommt die Erfolgshaftung auch nur bei Grundstücksbeschädigungen in Frage. Aber immerhin läßt sich darüber streiten, was unter Eingriff in das Eigentum zu verstehen ist und ob nicht schließlich auch eine dem Eigentümer auf seinem Grundstück zugefügte Körperverletzung als ein solcher Eingriff gelten kann, zumal er doch dadurch an der freien Ausübung seiner Eigentumsrechte gehindert wird. Nie und nimmer aber kann Kohler beigestimmt werden, wenn er dann die Erfolgshaftung überhaupt auf sämtliche Personen ausdehnt, indem er (S. 14) sagt:

> „Das gleiche muß natürlich auch gelten, wenn das Eigentum ein öffentliches Eigentum ist, wenn es sich z. B. um Straßen und Plätze handelt, und wenn Personen, die sich hier befinden, durch das Luftfahrzeug verletzt werden. Damit ist von selber der Grundsatz gerechtfertigt: soweit durch Einwirken des Luftfahrzeugs in die Erdensphäre Schädigungen entstehen, hat der Halter des Fahrzeugs Ersatz zu leisten ohne Rücksicht auf Verschulden oder Nichtverschulden".

Kohler verkennt hier ganz und gar, daß die Luftfahrer, indem sie über öffentliche Wege und Plätze dahinfliegen, nur ihr gutes Recht wie jeder andere Staatsbürger ausüben und dadurch in niemandes Rechtssphäre eingreifen. „Wo der Gemeingebrauch an der res publico usui destinata in dem Passagerecht besteht, wird man ... folgerichtig auch das Passagerecht auf den über dem ‚öffentlichen Eigentum' liegenden Luftraum ausdehnen müssen. Wo früher der Gemeingebrauch im Gehen und Fahren mit Fuhrwerk bestand, gilt er ohne weiteres auch als zugelassen mit Zweirad und Automobil. In analoger Weise

wird man die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge über öffentlichen Straßen und Plätzen, für die ein allgemeines Passagerecht besteht, als eine Ausübung dieses Rechts ansehen müssen und deshalb die Luftfahrzeuge lediglich auf Grund dieser Benutzung einer strengeren Haftpflicht ebensowenig unterstellen können wie den Reiter oder Fahrer."[1]) Somit müssen die Ergebnisse Kohlers, soweit sie eine Erfolgshaftung des Luftfahrers über die von uns (oben § 8) festgelegten Grenzen hinaus statuieren wollen, abgelehnt werden: Dritten Personen gegenüber haftet der Luftfahrer nur, wenn ihm Verschulden nachgewiesen wird.

§ 11.

Haftung bei unentgeltlicher Mitfahrt dritter Personen.

Wir haben oben in den §§ 1—3 das Rechtsverhältnis des Luftfahrers zu den Fahrgästen dargelegt, soweit diese für die Mitfahrt ein Entgelt zahlen. Im großen und ganzen gilt das dort Ausgeführte auch für das Rechtsverhältnis zu den unentgeltlich mitfahrenden Personen, von einigen Besonderheiten abgesehen, die nachfolgend behandelt werden sollen.

Zunächst ergibt sich da die wichtige Frage: Ist die Haftung des Luftfahrers bei unentgeltlicher Mitnahme eine vertragliche oder außervertragliche? M. E. kommt in einem solchen Falle kein Vertrag zustande;[2]) denn zum Wesen des Vertrages gehört vor allen Dingen, daß die Parteien eine Rechtswirkung ins Leben rufen wollen,[3]) und an diesem Haupterfordernis mangelt es in unserem Fall. Wenn jemand einen anderen aus reiner Gefälligkeit in seinem Aeroplan oder in seinem Luftschiff mitnimmt, so ist ein solcher Vorgang lediglich als ein tatsächlicher und nicht als ein rechtlicher anzusehen. Der Luftfahrer zielt dabei keineswegs darauf hin, dem Fahrgast etwa einen rechtlichen Anspruch auf Mitnahme zu geben und sich zur Ausführung der Fahrt zu verpflichten. Somit untersteht er hier auch lediglich der außervertraglichen Haftung gemäß §§ 823 ff. BGB., d. h. er haftet für Vorsatz und Fahrlässigkeit.[4]) Abzulehnen ist der

---

[1]) So Niemeyer (Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 S. 56/57) in seinen Ausführungen gegen Kohler.

[2]) Ebenso Runkel S. 61; Groß S. 27.

[3]) vgl. Enneccerus (Kipp u. Wolff), Allgem. Teil, 6. Bearb. S. 369.

[4]) Kohler (S. 12) und ihm zustimmend Meyer (Nr. 2 S. 53) betrachten die unentgeltliche Mitnahme eines Fahrgastes als ein Vertragsverhältnis; Kohler spricht da von einem einseitig widerruflichen unentgeltlichen Werkvertrag. Diese Annahme ist nicht zu billigen. Abgesehen davon, daß zum

Versuch mancher Verfasser,[1]) aus den besonderen Umständen, die bei der unentgeltlichen Mitnahme vorliegen, einen sogen. stillschweigenden Verzicht des Fahrgastes auf die Fahrlässigkeitshaftung des Luftfahrers herauszulesen. Wie sollte ein Fahrgast dazu kommen, dem Flugzeugführer fahrlässiges Drauflosfahren zu gestatten? Groß erachtet den Verzicht zum mindesten bei Probe- und Wettfahrten für vorliegend; denn dabei sei die Gefahr für den Gast das Lockende, und es sei eine Unbilligkeit, den Luftschiffhalter verantwortlich zu machen, falls der Gast in der freiwillig gesuchten Gefahr umkomme oder Schaden nehme. Darauf ist zu erwidern, daß der Luftfahrer selbstredend, solange für die Luftschiffahrt noch das Bürgerliche Gesetzbuch maßgebend ist, nie dafür haftbar gemacht werden kann, wenn sein Gast in der Gefahr und lediglich deshalb umkommt. Die Haftung für besondere Gefahr und diejenige für Verschulden sind eben streng auseinanderzuhalten.

Groß zieht als Vergleich den oft vom Reichsgericht behandelten Fall heran, daß ein Fuhrwerksbesitzer einen Fahrgast unentgeltlich mitfahren läßt. Dieser Vergleich ist hier durchaus nicht angebracht, denn dort handelt es sich um schuldlose Haftung aus § 833 BGB., in unserem Falle um schuldhafte, wenn auch auf Fahrlässigkeit beruhende Haftung. Das Reichsgericht hat den angezogenen Fall u. a. in der Bd. 67 S. 431 mitgeteilten Entscheidung unter Annahme eines stillschweigenden Verzichts dahin beurteilt (S. 434), „daß ein Fuhrbesitzer, der eine unentgeltliche Mitfahrt gestattet, für die Haftung für die besondere Gefahr befreit sei, welcher derjenige sich aussetzt, der seine Person dem Fuhrwerk anvertraut". Mit anderen Worten, das Reichsgericht hat zwar einen stillschweigenden Verzicht des unentgeltlich mitgenommenen Fahrgastes angenommen, jedoch nur bezüglich der strengeren und besonderen Haftung des Tierhalters, dagegen nicht auch wegen der allgemeinen auf § 823 BGB. beruhenden Haftung. Dasselbe muß auch für Luftschiffahrt gelten; d. h. wenn für diese über kurz

---

Wesen eines Werkvertrags unbedingt eine Vergütung gehört, würde ja dann der Luftschiffer der vertraglichen Haftung unterstellt sein und unbilligerweise z. B. für Verschulden seiner Gehilfen gemäß § 278 BGB. einzustehen haben, während hierfür gemäß unserer Annahme die mildere Haftung aus § 831 BGB. Platz greift. Diese Härte leuchtet Meyer (S. 53) wohl auch ein, und er will deshalb einen stillschweigenden Verzicht des Fahrgastes auf die Haftung aus § 278 BGB. annehmen. Im praktischen Ergebnis besagt diese Theorie dasselbe.

[1]) So Groß (S. 34) und Runkel (S. 72), die sich dabei beide auf Meili berufen.

oder lang eine strengere Sonderhaftung eingeführt ist, dann wird man bei einer unentgeltlichen Mitnahme mit Recht einen stillschweigenden Verzicht des Fahrgastes auf diese Sonderhaftung annehmen dürfen; auf die allgemeine Haftung für Vorsatz und Fahrlässigkeit aber würde sich auch dann mangels besonderer Abmachungen dieser Verzicht nicht beziehen.[1])

Wir kommen also zu dem Ergebnis, daß der Luftfahrer auch dem unentgeltlich mitgenommenen Gast gegenüber gemäß § 823 BGB. für jede Fahrlässigkeit haftet, ganz gleich, ob es sich um gewöhnliche oder um Probe- und Wettfahrten handelt.

Eine weitere Sonderheit ergibt sich bei der unentgeltlichen Mitfahrt für den oben in § 2 behandelten Fall des § 904 BGB., wenn nämlich der Luftschiffer zur Rettung aus drohender Gefahr Sachen des Fahrgastes über Bord wirft. Gemäß § 904 muß an und für sich, was bei der unentgeltlichen Mitfahrt doppelt unbillig erscheint, der Luftschiffer dem Fahrgast die Sachen ersetzen. Während er sich nun bei der entgeltlichen Mitnahme solcher Ansprüche mit dem Einwande des ordnungsgemäß erfüllten Vertrags erwehren kann, ist ihm dieser Einwand jetzt genommen, da ja, wie wir gezeigt haben, bei der unentgeltlichen Mitnahme gar kein Vertrag zustande kommt. Dafür ist ihm aber hier der Einwand gegeben, es habe dem Fahrgast gegenüber, zu dessen Heil und Rettung er die Nothandlung habe vornehmen müssen, eine Geschäftsführung ohne Auftrag vorgelegen. Meyer (Nr. 2 S. 60) trägt allerdings Bedenken, die Vorschriften über auftraglose Geschäftsführung auf Rettungshandlungen jeglicher

---

[1]) Müller-Erzbach (ArchZivPrax. 1910 S. 356) bekämpft überhaupt die Annahme derartiger stillschweigenden Verzichtserklärungen, wie sie das Reichsgericht u. a. in der oben S. 26 zitierten Entscheidung konstruiert. Er verlangt auch von einer stillschweigenden Erklärung, daß sie einen bestimmten Sinn mit Gewißheit erkennen lasse. Daran fehle es hier aber. Er meint, den Parteien würde, ohne daß sie ein Wort hätten verlauten lassen, ganz umständliche Rechtsfeststellungen von den Lippen gelesen. Es erscheint ihm deshalb „außer Zweifel, daß die Entscheidungen des Reichsgerichts, welche die Situation durch einen stillschweigenden Verzicht des Fahrgastes usw. retten wollen, auf willkürliche Unterstellungen hinauslaufen". Diesen Ausführungen kann nicht beigepflichtet werden. Das Reichsgericht weist in seiner oben S. 26 zitierten Entscheidung noch besonders darauf hin, daß es zur Ermittlung des Willens der Parteien genügt, wenn die leitenden Gesichtspunkte feststehen. Es heißt da auf S. 433: „Soweit nicht ein anderer Wille kundgegeben ist, darf angenommen werden, daß die Beteiligten die Einzelheiten so geregelt wissen wollen, wie es der allgemeinen Anschauung bei einem Verkehre zwischen billig denkenden Menschen unter den besonderen Umständen des jeweiligen Falles entspricht". Somit steht also der prinzipiellen Annahme von stillschweigenden Verzichtserklärungen, soweit ihre Auslegung sich in den vom Reichsgericht festgelegten Grenzen bewegt, nichts entgegen.

Art anzuwenden, weil dabei stets eine „Geschäftsführung“ vorauszusetzen sei; nach ihm können Rettungshandlungen zugunsten ideeller Werte wie Leben und Gesundheit nicht als Geschäftsbesorgung angesehen werden. Unseres Erachtens kann die Rettung des Lebens des Geschäftsherrn unbedenklich in den Kreis der Geschäfte gerechnet werden, die Gegenstand einer negotiorum gestio bilden.[1])

Man könnte ferner gegen unsere Annahme vorbringen, der Luftschiffer habe ja beim Auswerfen der Sachen nicht nur im Interesse der Passagiere, sondern auch im eigenen Interesse gehandelt und mithin kein fremdes Geschäft besorgt. Auch dieser Einwand ist nicht begründet, denn daß der Geschäftsführer lediglich im Interesse des Geschäftsherrn handelt, ist zum Begriff der Geschäftsführung ohne Auftrag nicht erforderlich,[2]) und somit ist die Tätigkeit des Luftschiffers schon deshalb als eine Besorgung einer fremden Angelegenheit anzusehen, weil sie auch im Interesse der Passagiere vorgenommen wurde.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß der Luftschiffer den Ersatzansprüchen des Fahrgastes auch dann den Einwand der Geschäftsführung ohne Auftrag entgegenhalten kann, wenn der Fahrgast das Wegwerfen seiner Sachen ausdrücklich untersagt hat. Denn gemäß § 679 BGB. kommt ein der Geschäftsführung entgegenstehender Wille des Geschäftsherrn nicht in Betracht, wenn ohne die Geschäftsführung eine Pflicht des Geschäftsherrn, deren Erfüllung im öffentlichen Interesse liegt, nicht erfüllt werden würde. Diese Voraussetzung trifft aber hier zu: Der Fahrgast war im öffentlichen Interesse verpflichtet, die zur Rettung des Luftschiffes notwendige Wegnahme seiner Sachen zu dulden.

§ 12.

Zusammenfassendes Ergebnis.

Wenn wir die Einzelergebnisse unserer bisherigen Untersuchung zusammenfassen, so erhalten wir folgendes Gesamtbild:

Der Luftfahrer haftet für den dritten Personen durch seinen Betrieb entstandenen Schaden, sei es vertraglich, sei es außervertraglich, im all-

[1]) Ebenso Runkel S. 68; vgl. hierzu Crome Bd. 2 S. 630:ə „Redet § 677 zwar . . . nur von Geschäften, so wird doch ausdrücklich der Fall erwähnt, daß die Einmischung die Abwendung einer dem Geschäftsherrn drohenden dringenden Gefahr bezweckt (§ 680 BGB.), und diese Gefahr ist nicht ausschließlich als Vermögensgefahr aufzufassen“.

[2]) Staudinger Anm. 2 b d zu § 677 S. 1065.

gemeinen nur dann, wenn ihm Vorsatz oder Fahrlässigkeit nachgewiesen wird. Eine Ausnahme besteht gegenüber dem Grundeigentümer, insofern hier die Schadensersatzpflicht von dem Nachweis eines Verschuldens unabhängig ist.

Genügt nun diese so umgrenzte Haftpflicht dem praktischen Bedürfnisse? Diese Frage hängt von der anderen ab, ob die in der Praxis des Luftschiffahrtsbetriebes vorkommenden Schadensfälle, wenigstens in ihrer großen Mehrheit, innerhalb der Grenzen der von uns statuierten Haftpflicht fallen. Das aber ist zu bejahen. Abgesehen von den vielen Fällen, bei welchen dem Luftfahrer ein Verschulden zur Last fällt — muß ihm doch, wie wir gezeigt haben, auch die Nichtbeachtung der kleinsten Vorsichtsmaßregel als Verschulden gedeutet werden —, gilt dies besonders auch von den Schadenszufügungen, bei denen dem Luftfahrer kein Verschulden zur Last fällt. Denn hierbei handelt es sich durchweg nur um durch Absturz verursachte Grundstücksbeschädigungen, für die also gemäß dem von uns gefundenen Rechtssatz stets Ersatz zu leisten ist. Daß bei solchen Abstürzen, deren Zahl überdies mit der Zeit verhältnismäßig immer geringer werden wird, mitunter auch eine außenstehende Person verletzt werden kann, ist sehr unwahrscheinlich, meines Wissens bisher überhaupt noch nicht vorgekommen, fällt also bei der Untersuchung der uns gestellten Fragen wenig oder gar nicht ins Gewicht. So ganz unrecht hat Zitelmann (Nr. 1 S. 491) nicht, wenn er dem Fall, daß jemand durch eine Luftschiffschraube verletzt wird, rechtlich nicht mehr Bedeutung zumißt, als wenn jemandem ein Dachziegel auf den Kopf fällt. Hier wie dort handelt es sich in der Regel um bedauernswerte Zufälle.

Trotzdem also nun sozusagen alle im Betriebe der Luftfahrt möglichen Schadenszufügungen eine befriedigende rechtliche Behandlung erfahren, möchte ich die Hauptfrage doch dahin beantworten, daß die dem Luftfahrer vom geltenden Recht auferlegte Haftpflicht dem praktischen Bedürfnis nicht genügt, soweit es sich um Schadensersatz außerhalb des Vertrages handelt. Maßgebend für diese meine Ansicht sind zwei Gründe:

1. Es ist nicht zu verkennen, daß sich vereinzelt im Luftfahrtbetriebe Unglücksfälle ereignen können, deren rechtliche Behandlung zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Wenn ein harmlos dahinwandernder Erdenbewohner von einem abstürzenden Luftfahrzeug zum Krüppel geschlagen wird und er bei Geltendmachung seiner Schadensersatzansprüche dem Einwand begegnet, dem Luftfahrer sei keinerlei Verschulden nachzuweisen, so ist

das sicherlich dann eine unbillige Härte, wenn der Beschädigte arm, der Schädiger bemittelt ist. Sind solche Fälle auch höchst selten, so muß doch vom Recht verlangt werden, daß es auch hierfür, zumal sie doch immerhin im Bereiche der Möglichkeit liegen, gewappnet ist und eine den Interessen aller Beteiligten gerecht werdende Lösung ermöglicht.

2. Unsere Hauptstütze für die schuldlose Haftung des Luftfahrers gegenüber dem Grundeigentümer bildet ein von Kipp durch Analogie mühsam gefundener Rechtssatz. Dieser aber ist in der Literatur, wie wir gesehen haben, heftig bekämpft worden. Kipp selbst hat zu seinem Erzeugnis nicht allzuviel Vertrauen und sagt darüber in den Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentags (Bd. 3 S. 307): „Aber die Sache ist strittig, und ich wäre der letzte, der verlangen würde, daß die Judikatur in meinem Sinne ausfällt". Was aber nutzt dem Grundeigentümer das schönste Rechtsprinzip, wenn es im konkreten Fall vom Richter verworfen wird! Es fehlt also hier die unbedingt notwendige Rechtssicherheit.

Wir kommen somit zu dem Ergebnis:

Eine gesetzliche Änderung der außervertraglichen Haftpflichtsbestimmungen für den Luftfahrer ist unbedingt erforderlich. In welcher Weise dies am besten geschieht und ob hierfür der Weg der Sondergesetzgebung empfehlenswert erscheint, soll nachfolgend im zweiten Teil der Arbeit näher dargelegt werden.

B. Die Haftung des Luftfahrers de lege ferenda.

1. Die in der Literatur gemachten Vorschläge.

§ 13.

Einleitende Betrachtung.

Das Bürgerliche Gesetzbuch erkennt grundsätzlich eine Haftung nur dann an, wenn ein Verschulden des Handelnden vorliegt, d. h. wenn er gehandelt hat, obwohl er die schlimmen Folgen seines Tuns erkannt hat oder doch hätte erkennen können. Dieses Prinzip der Verschuldenshaftung entspricht den Grundregeln der Gerechtigkeit. Darüber hinaus den Handelnden auch dann haften zu lassen, wenn er die Folgen seines an sich erlaubten Handelns gar nicht voraussehen konnte, erscheint unbillig und widerspricht dem Rechtsgefühl. Ein solches soge-

nanntes Veranlassungsprinzip würde, wie Enneccerus[1]) mit Recht betont, „die Tatkraft des besonnensten Menschen lähmen, da ihn alsdann jede, auch die an sich wünschenswerte Handlung der Gefahr der Schadensersatzleistung aussetzen würde". Trotzdem haben besondere Gründe in vielen Fällen die Statuierung der Erfolgshaftung, d. h. der Haftung ohne Verschulden gefordert. So sind im Bürgerlichen Gesetzbuch selbst unter dem Titel „Unerlaubte Handlungen" Tatbestände enthalten, bei denen die Haftung lediglich von der objektiven Rechtswidrigkeit, nicht vom Verschulden abhängig gemacht ist, z. B. in den §§ 829, 833, 835 BGB. Für andere Verhältnisse wieder, wie die des Eisenbahnbetriebes und sonstiger größeren Betriebsunternehmungen, hat sich schon vor Schaffung des Bürgerlichen Gesetzbuchs das dringende Bedürfnis nach Einführung der deutschrechtlichen Veranlassungshaftung herausgestellt. Der Gedanke wuchs mit dem Fortschreiten der Technik und der Industrie und hat zuletzt seinen Ausdruck gefunden in dem Kraftfahrzeuggesetz v. 3. 5. 1909 § 7. Allen diesen genannten Spezialgesetzen und auch dem § 833 BGB. liegt ein und dasselbe Prinzip zugrunde, das der Gefährdungshaftung. Man verlangte mit Recht, daß gewisse Handlungen, die dritte Personen gefährden, die aber mit Rücksicht auf die fortschreitende Kultur trotzdem nicht verboten werden können, nur unter der Voraussetzung gestattet sein durften, daß der Handelnde die Gefahr auf seine Tasche nimmt. Die Sicherheit des Verkehrs darf eben unter den Folgen derartig gefährdender Betriebe wie Eisenbahn, Fabrik und Automobil nicht leiden. Die für sie erlassenen Spezialgesetze „sollen der Reinerhaltung des Verkehrs dienen; denn die Freiheit des einen, der als Herr der Fabrik, als Lenker eines Eisenbahnwagens über das Schicksal Hunderter gebietet, darf nicht ins Grenzenlose steigen. Darum hat ihr der moderne Gesetzgeber Zügel angelegt".[2])

§ 14.

Die Forderung nach Einführung der Gefährdungshaftung für die Luftschiffahrt und ihre Gegner.

Bedenkt man, wie die Gefährdungshaftung in unserer Gesetzgebung immer mehr Boden gewann, wie sie allmählich viele neuzeitliche Betriebe umfaßte, so liegt es sehr nahe, auch die

[1]) Lehrb. des bürgerl. Rechts von Enneccerus, Kipp und Wolff, Allgem. Teil, 6. Bearb. S. 555.

[2]) So Hedemann S. 98.

neuesten Errungenschaften der modernen Technik, den Aeroplan und das Luftschiff und mit diesen den Ursprung beider, den Ballon, dieser Haftung zu unterstellen. So wurde denn auch diese Forderung mit dem Augenblick erhoben, wo die Verhältnisse des Luftfahrtbetriebes über die Bedürfnisse des Sports hinauswuchsen. Seitdem sind auf dem Gebiete der Luftschiffahrt Riesenfortschritte zu verzeichnen, und die lenkbaren Luftfahrzeuge sind auf dem besten Wege, zu allgemeinen Verkehrsmitteln ausgebaut zu werden. Mit dem technischen Fortschritt wuchs auch die Zahl der Anhänger der Gefährdungshaftung, und wenn wir heute die juristische Spezialliteratur zur Hand nehmen, so stoßen wir fast nur noch auf Verfasser, die für den Luftfahrtbetrieb die unbedingte Haftung fordern, zum mindesten aber für Haftungsverschärfung eintreten.

Unermüdlich und in zahlreichen Schriften hat in diesem Sinne vor allem Meili gewirkt. Er geht in seinen Forderungen am weitesten; er verlangt, der Luftfahrer solle allen Personen gegenüber für Schaden aufkommen, ganz gleich, ob es sich um Fahrgäste, Angestellte oder gänzlich unbeteiligte Dritte handelt, und will überdies für den Luftfahrer keinerlei Befreiungsgründe gelten lassen, nicht einmal höhere Gewalt und eigenes Verschulden des Beschädigten.[1])

Lediglich für eine Haftungsverschärfung schlechthin plädieren Meyer (Schrift Nr. 2 S. 100), Weck (S. 271), der nur für besondere Fälle wie Auswerfen und Landung eine Gesetzesänderung für notwendig erachtet, und Warschauer (S. 411), der jedenfalls eine strengere Haftung gegenüber dem Grundeigentümer für gerechtfertigt hält.

Eine analoge Ausbauung der Haftpflicht wie beim Kraftfahrzeuggesetz empfehlen Siehr (S. 206), Runkel (S. 100) und Bodenheim (S. 28).

Die meisten anderen Verfasser[2]) stehen im großen ganzen auf dem Boden des Beschlusses, den der 31. Deutsche Juristentag in Wien gefaßt hat und der wegen seiner großen Bedeutung für diese ganze Frage nachfolgend angeführt wird. Er lautet:

„1. Es empfiehlt sich, die notwendige Fortbildung des Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die durch Verwendung von Luft-

[1]) Meili Nr. 5 S. 387; ähnlich, jedoch unter Zulassung von Befreiungsgründen: Franke S. 23; Schroeder S. 12; v. Lyncker S. 8.

[2]) So Groß (S. 43), Sperl (Gutachten, in Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 S. 77), Pattai und Kipp (ebenda Bd. 3 S. 265 ff. u. 295), Rümelin (S. 70), Meurer (S. 197).

schiffen und Flugmaschinen verursacht werden, nach den Prinzipien der Betriebshaftung[1]) zu unternehmen.

2. Die Haftung soll ausgeschlossen sein, wenn der Schaden durch höhere Gewalt herbeigeführt ist; höhere Gewalt ist aber niemals die Verwirklichung der der Luftfahrt eigentümlichen Gefahren. Die Berufung auf höhere Gewalt ist auszuschließen gegenüber dem Grundeigentümer, dessen Grundstück oder Luftraum für die Luftfahrt kraft gesetzlichen Rechts in Anspruch genommen wird.

3. Die Bildung von Zwangsgenossenschaften für Luftfahrer behufs Tragung der Schadensersatzleistungen unter Regreß gegen die haftpflichtigen Betriebe und deren möglichste Vereinigung zu einer Gesamtorganisation durch internationalen Vertrag ist anzustreben." [2])

Der ansehnlichen Zahl von Verfechtern der Gefährdungshaftung stehen nur wenige Autoren gegenüber, die sich mit Bezug auf die Verhältnisse der Luftschiffahrt gegen eine Änderung der bestehenden Gesetzesbestimmungen aussprechen und für ihren konservativen Standpunkt zum Teil sehr triftige Gründe ins Feld führen. Es sind vor allen Dingen Zitelmann, Brennwald und Niemeyer.[3])

In den folgenden Paragraphen sollen die Gründe für und gegen Gefährdungshaftung abwägend gegenübergestellt werden.

Ganz ausschließen bei meiner Betrachtung möchte ich von vornherein die offenbar zu weitgehenden Forderungen Meilis (s. S. 32). Wenn überhaupt die Statuierung der Gefährdungshaftung für die Luftschiffahrt in Frage kommen kann, dann darf sie sich nur beziehen auf dritte unbeteiligte Personen. Denn nur diesen werden — vom Standpunkte der Verfechter der Gefährdungshaftung gesprochen — die besonderen Gefahren der Luftschiffahrt aufgezwungen. Passagiere und Angestellte jedoch nehmen diese besonderen Gefahren freiwillig auf sich, und es wäre ungerecht, auch diesen gegenüber den Luftschiffer mit der strengeren Haftung zu belasten. Man wende nicht ein, es sei doch beim Eisenbahnbetrieb so. Denn die Eisenbahn ist ein konzessioniertes unentbehrliches Verkehrsmittel, ein Aeroplan oder Luftschiff aber keineswegs, wenigstens vorab noch nicht. Gleichfalls wäre es eine unbillige und durch nichts gerechtfertigte Härte, dem Luftfahrer die Möglichkeit zu nehmen, sich durch Nachweis höherer

---

[1]) Betriebshaftung = Haftung für die dem Betrieb anhaftenden besonderen Gefahren.

[2]) vgl. Verh. d. 31. DJT. Bd. 3 S. 361/62.

[3]) Zitelmann Nr. 1 S. 479ff.; Brennwald S. 18ff.; Niemeyer, Gutachten, in Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 S. 60.

Gewalt oder eigenen Verschuldens des Verletzten von der Haftung zu befreien.

§ 15.

Die Gründe, die für die Einführung der Gefährdungshaftung geltend gemacht werden, und ihre Widerlegung.

Wie schon der Name besagt, kommt die Gefährdungshaftung nur für solche Betriebe in Frage, die eine Gefahr für die Menschen im Gefolge haben. Die Gefährlichkeit des Betriebes ist ihre unerläßliche Vorbedingung; deshalb deuten alle jene Verfasser, die einer Einführung der Gefährdungshaftung für die Luftfahrt das Wort reden, immer wieder in ihren Abhandlungen auf die großen Gefahren hin, die uns vom Luftschiffahrtsbetriebe drohen, und auch durch die ganzen Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentags in Wien zieht sich wie ein bunter Faden derselbe Hinweis. Diese Auffassung von der Gefährlichkeit des Luftbetriebes ist m. E. nicht begründet und beruht wohl hauptsächlich auf Vorurteil. Die Neuheit der lenkbaren Luftfahrzeuge fesselt in erhöhtem Maße unsere Aufmerksamkeit; stößt ihnen einmal ein Unglück zu, durch welches ein Dritter in Mitleidenschaft gezogen wird, dann gibt jede Zeitung Kunde davon, und wir sind dann gar zu leicht geneigt zu verallgemeinern. Erwiesen ist jedoch eine solche Gefährlichkeit keineswegs, wenigstens nicht in dem Grade, daß sie die Einführung der Betriebshaftung rechtfertigte. Ein geringer Grad von Gefährlichkeit genügt nämlich hier nicht. Müller-Erzbach (S. 360) definiert in diesem Sinne die Gefahr als einen Zustand, der eine gewisse Wahrscheinlichkeit in sich trägt, einen „nachteiligen Erfolg zu entwickeln". Ebenso bezeichnet Rümelin (S. 31/32) als wesentliches Merkmal des Gefährdungsbegriffes die Außergewöhnlichkeit der Gefahr und des gefährdenden Verhaltens: „Irgendein Hervorragen der die Haftung begründenden Tätigkeit über ein zugrundegelegtes Durchschnittsniveau ist erforderlich". Unger (S. 70) verlangt eine besondere Gefährlichkeit. Alle diese Voraussetzungen treffen aber m. E. für die Verhältnisse des Luftschiffahrtsbetriebes nicht zu. Wohl lauern dort noch manche Gefahren für die beteiligten Personen, für die Luftfahrer selbst, ihre Angestellten und die Mitfahrer; dem unbeteiligten Dritten aber — und dies allein kommt ja für uns in Betracht — droht von dem Luftbetrieb nicht mehr Gefahr als z. B. vom Radfahrbetrieb. Es haben sich viele Unglücksfälle im Luftsport ereignet, zahlreiche Opfer an Gut und Blut hat er gefordert, hat man aber je davon gehört,

daß ein Außenstehender in Mitleidenschaft gezogen wurde? Dabei werden die Gefahrenquellen durch neue technische Errungenschaften sowie durch die vom Staat ausgeübte Kontrolle immer mehr verstopft, und Luftschiff und Aeroplan haben schon heute eine Betriebssicherheit erreicht, die der in anderen Betrieben nicht viel nachsteht.

Wir kommen somit zu dem Ergebnis, daß die Gefahren des Luftbetriebs für Unbeteiligte den Durchschnitt keineswegs überragen und nicht als „besondere" angesprochen werden können.

Beim Hinweis auf die angebliche Gefährlichkeit gibt Goldfeld (S. 566) das in der Literatur dann oft zitierte Beispiel, wie jemand durch eine abstürzende Flugmaschine zum Krüppel geschlagen wird, und sagt dort: Von diesem „den Beweis zu verlangen, durch welches schuldhafte Verhalten des Veranstalters des Flugs der Absturz verursacht sei, heißt zum Schaden noch den Spott hinzufügen". Dieses etwas wehleidige Beispiel kann unsere prinzipielle Auffassung nicht erschüttern; es handelt sich hier eben um ein Unglück, wie es uns in anderer Gestalt überall treffen kann. Dasselbe Beispiel ließe sich auch für andere der gewöhnlichen Haftung unterstellte Betriebe anwenden; angenommen z. B. einem Radfahrer geht ohne sein Verschulden auf einem bergab gehenden Wege die Bremse entzwei und infolgedessen richtet er Schaden an. Ein solcher vereinzelter Unglücksfall kann hier so wenig wie beim Luftbetrieb ein Abgehen von der grundsätzlichen Verschuldenshaftung rechtfertigen. Gefahren sind überall versteckt, und die davon Betroffenen haben durchaus nicht alle die Möglichkeit, sich Ersatz ihres Schadens zu verschaffen. Es kann nicht die Aufgabe des Rechts sein, den Staatsbürger vor jeder auch ganz entfernten Gefahr zu schützen, sondern es greift, wie bei dem Eisenbahn- und Automobilbetriebe, erst dann ein, wenn die Gefahr einen solchen Grad erreicht, daß die Möglichkeit des nachteiligen Erfolges sich zu einer gewissen Wahrscheinlichkeit verdichtet. Davon kann aber, wie wir oben gezeigt haben, hier nicht die Rede sein.

Als ein weiterer Grund für die Notwendigkeit, die Gefährdungshaftung einzuführen, wird vielfach der Beweisnotstand des Geschädigten angegeben.[1]) Brennwald (S. 18), der die Triftigkeit dieses Grundes bestreitet, spricht lediglich von einem Beweisnotstand infolge der „Flucht" des Luftschiffers, der sich häufig der Feststellung seiner Person entziehen würde, und meint, daß auch eine Erfolgshaftung beim Gelingen einer solchen Flucht gar nichts nutze, daß aber beim Mißlingen der

[1]) vgl. Runkel S. 82 und die dort Zitierten.

Flucht diese im Prozeß ein Indizium des Schuldbewußtseins bilde und dann also mit der Schuldhaftung auszukommen sei. Dieser Schluß Brennwalds geht m. E. zu weit; aus der Tatsache allein, daß ein Luftfahrer, falls er etwa durch Auswerfen irgendwie Schaden angerichtet hat, seine Fahrt fortsetzt, kann man noch nicht seine Schuld folgern. Überdies ist eine Beweisnot des Geschädigten meistenteils deshalb gegeben, weil oft Fehler technischer Art nachzuweisen sind und dazu dem Beschädigten der Einblick in die ganze Maschinerie fehlt. Um diesem Übel abzuhelfen, genügt es für die weitaus meisten Fälle, die Beweislast umzukehren, wie Niemeyer in seinem Gutachten auf dem 31. Deutschen Juristentag vorschlug. Ist es doch auch, wie Runkel (S. 82) ausführt, rechtspolitisch viel richtiger, dem, der eine Gefahr verursacht, den Beweis für ihn entlastende Tatsachen aufzubürden, als von dem, der dieser Gefahr schutzlos ausgesetzt ist, den Nachweis eines Verschuldens des anderen zu verlangen. Die Umkehrung der Beweislast wird also zur Beseitigung des Beweisnotstandes genügen, und es ist nicht begründet, dieses Übels wegen gleich die Erfolgshaftung zu verlangen.

Ein von den Freunden der Erfolgshaftung gern angeführtes Argument ist die erzieherische und anspornende Wirkung, die von ihr ausgehe.[1]) Sie sind der Meinung, daß eine strengere Haftung die Luftfahrer zur Anwendung peinlichster Sorgfalt veranlassen und überdies die Technik anregen würde, immer vollkommenere Einrichtungen zu ersinnen; somit würde die Einführung der Gefährdungshaftung die segensreiche Folge zeitigen, daß Unglücksfälle sich immer seltener ereigneten. Dieser Präventionsgedanke mag unter Umständen bei anderen Betrieben, wie beim Automobilverkehr, seine Berechtigung haben, für die Verhältnisse des Luftverkehrs ist er ganz unangebracht. Der Luftfahrer bedarf gar keines besonderen Ansporns zur äußersten Vorsicht, denn durch seine Unachtsamkeit würde er ja nicht nur andere Menschen in Gefahr bringen, sondern sich selbst, sein eigenes Leben aufs Spiel setzen. Der Selbsterhaltungstrieb, nicht aber die drohende Haftpflicht, wird erzieherisch auf ihn wirken.[2]) Auch die Technik bedarf einer solchen Anregung

[1]) So Meyer Nr. 2 S. 106; Kipp in Verh. d. 31. DJT. Bd. 3 S. 300.

[2]) Für Automobilfahrer gilt dies nur in beschränktem Maße. Kommen doch häufig Menschen und Tiere durch fahrlässig gesteuerte Automobile schwer zu Schaden, während Fahrer und Fahrgäste selbst völlig unversehrt bleiben. Ganz anders verhält es sich bei der Luftschiffahrt, wo besonders bei den Aeroplanen der geringste Zusammenstoß unweigerlich zu Tod und Verderben für den Luftfahrer selbst führt. Ähnlich ist der Unter-

nicht; sie wird auch ohnedem, in gleicher Weise wie bisher, neue Mittel und Wege finden, um Betriebsunfälle möglichst zu vermeiden.

§ 16.

Die Gründe, die gegen die Einführung der Gefährdungshaftung sprechen.

Halten also, wie wir gezeigt haben, die Gründe, die für die Einführung der Gefährdungshaftung angeführt werden, einer sorgsamen Prüfung nicht stand, so sprechen auf der anderen Seite sehr triftige Gründe gegen eine solche Einführung.

Zunächst ist es nicht ratsam, ohne zwingende Gründe Sonderbestimmungen zu treffen. Unser geltendes Recht verliert immer mehr an Übersichtlichkeit, wenn schließlich jeder Betrieb sein eigenes Gesetz hat. „Es muß unser Bestreben sein, möglichst aus allgemeinen Sätzen heraus die rechtlichen Entscheidungen zu finden. Dies gilt auch für die Luftschiffahrt: Zu einer Sondergesetzgebung, welche Ausnahmebestimmungen für die Luftschiffahrt enthält, darf erst geschritten werden, wenn es gar nicht anders geht.“[1]) Zum mindesten muß aber mit dem Erlaß solcher Sonderbestimmungen gewartet werden, bis die Verhältnisse des betreffenden Betriebes sich geklärt haben und dieser selbst in seiner Entwicklung einen gewissen Abschluß gefunden hat. Das ist aber mit dem Luftfahrtbetrieb noch nicht der Fall; hier ist ein stetiges, rasches Fortschreiten zu verzeichnen, so daß die Verhältnisse von Jahr zu Jahr ein anderes Bild zeigen. Niemeyer,[2]) der in seinem Gutachten zu dem Schluß kam, daß zurzeit eine Veränderung des Schadensersatzrechts für die Verhältnisse der Luftfahrt nicht zu empfehlen sei, ist dieserhalb von Meili (Nr. 5 S. 387) bekämpft worden, der diesen „dilatorischen“ Einwand als humoristisch bezeichnet, denn der Jurist habe vorwärts zu schauen. Damit vertritt Meili m. E. eine irrige Anschauung. In Verhältnisse, die noch in der Entwicklung begriffen sind, kann die Hand des Gesetzgebers unter Umständen sogar störend eingreifen. So besteht auch hier die Gefahr, daß Sonderbestimmungen die Bewegungs-

---

schied beim Versagen des Motors oder bei sonstigen Betriebs- und Materialfehlern, die oft auf Unachtsamkeit beruhen: bei der Automobilfahrt führt derartiges meistens nur zu unangenehmen Fahrtunterbrechungen, bei der Luftschiffahrt dagegen in der Regel zu verhängnisvollen Folgen für den Luftfahrer.

[1]) Zitelmann Nr. 1 S. 465.

[2]) Niemeyer in Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 S. 60.

freiheit der Luftschiffahrt hemmen. Davor warnt auch Zitelmann, der sehr treffend und anschaulich sagt (Nr. 2 S. 39):

„Schon die Drähte der Hochspannungsleitungen sind für den Luftfahrer äußerst gefährlich — noch viel gefährlicher ist es für ihn, wenn überall die Drähte von Paragraphen herunterhängen, in die er bei jeder Bewegung fürchten muß hineinzugeraten".

Auch ist nicht zu verkennen, daß die Luftschiffahrt nicht dieselbe Behandlung erfahren darf wie die Eisenbahn und das Automobil. Diese sind deshalb einer strengeren Haftung unterstellt worden, weil sie störend in den allgemeinen Verkehr eingreifen. Die Luftfahrzeuge aber ziehen ihre eigenen Wege außerhalb der großen Verkehrsstraßen.

Ferner darf man in dem Bestreben, die Menschen vor den angeblich so großen Gefahren des Luftschiffahrtsbetriebes zu schützen, nicht so weit gehen, daß man die Interessen dieses Betriebes selbst und der einzelnen Luftfahrer ganz und gar vergißt. Diese Interessen sowohl als auch jene, die die Allgemeinheit an dem Bestehen des Betriebes hat, müssen genügende Berücksichtigung finden. In dieser Hinsicht unterscheiden selbst die prinzipiellen Freunde der Gefährdungshaftung streng zwischen solchen Betrieben, deren Existenz von Bedeutung für die Interessen der Allgemeinheit ist, und anderen, die sich als nutzlos und überflüssig erweisen. „Je wichtiger die Interessenbetätigung erscheint", so sagt Rümelin (S. 32) in diesem Zusammenhang, „desto eher wird man geneigt sein zu sagen, der Verletzte soll eben den ihm schuldlos zugefügten Schaden tragen." Müller-Erzbach (S. 371) betont ebenfalls die Rücksichtnahme darauf, welches Interesse der Allgemeinheit an der Vornahme der gefährlichen Handlung bestand. Also je bedeutender die schadenstiftende Handlung für die Allgemeinheit ist, desto weniger Berechtigung hat dann für diesen Fall die Gefährdungshaftung. Daß aber die Luftschiffahrt für unser Volk, besonders in militärischer Hinsicht, von der allergrößten Bedeutung ist, darüber herrscht wohl völlige Einigkeit. Es würde also unbillig und ungerecht sein, die Luftfahrer, die als Pioniere des Fortschritts ihr Leben aufs Spiel setzen und der Allgemeinheit unschätzbare Dienste erweisen, mit der schuldlosen Haftung zu belegen

Eine entscheidende Bedeutung für diese Frage kommt überdies der Erwägung zu, ob der Luftschiffahrtsbetrieb so kapitalkräftig ist, daß er die finanzielle Belastung, die die Gefährdungshaftung zur Folge hat, zu tragen vermag. Das möchte ich verneinen. Die Industrie der Luftfahrt steckt noch in den ersten Anfängen und hat mit bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen. Ihre

Kapitalkraft ist, wie auch die Begründung des Bundesrats zum Luftverkehrsgesetz hervorhebt,[1]) meist nicht erheblich. Somit würde die Übernahme der Betriebsgefahr sehr hemmend auf die ganze Entwicklung dieser Industrie wirken. Den hierzu auf dem 31. Deutschen Juristentag[2]) gemachten Ausführungen Kipps kann ich nicht beipflichten; er meint, wenn man mit der Einführung der Betriebshaftung noch zehn Jahre warte, dann würde eine solche nachträgliche Aufbürdung für die Luftfahrtindustrie noch einen größeren Schlag bedeuten. Darauf ist zu erwidern, daß gerade jetzt, wo die Industrie so hochnötig Kapital gebraucht, eine Belastung mit der strengen Erfolgshaftung die Kapitalisten von einer Beteiligung abhalten würde. Ist die Industrie aber einmal in gesicherten Verhältnissen, dann wird sie eine solche Belastung eher ertragen, wenn sie dann überhaupt noch für notwendig erachtet wird; denn bis dahin hat man vielleicht erkannt, daß die Luftfahrzeuge uns gar nicht gefährden und daher einer Sonderhaftung überhaupt nicht bedürfen.

§ 17.

2. Eigener Vorschlag.

Meine eigene Meinung geht, wie aus meinen Ausführungen erhellt, dahin, daß es **noch nicht** an der Zeit ist, Sonderbestimmungen für die Haftpflicht des Luftfahrers zu treffen. Da es aber andererseits, wie oben S. 30 ausgeführt, erforderlich erscheint, im Interesse der Billigkeit die Haftpflicht des Luftfahrers in verschärfendem Sinne zu ändern, mag eine Zusatzbestimmung zum § 823 BGB. die Umkehrung der Beweislast für die durch den Luftbetrieb verursachten Schadenszufügungen anordnen in der Weise, daß der Geschädigte in solchen Fällen kein Verschulden des Luftfahrers nachzuweisen hat, sondern umgekehrt der Luftfahrer sein Nichtverschulden dartun muß.

Daß auch dann noch manche Unfälle des Luftbetriebs eine unbefriedigende Lösung erfahren, dessen bin ich mir wohl bewußt. Aber, wie ich ausgeführt habe, ist dies keine Eigentümlichkeit des Luftbetriebs, vielmehr verhält es sich bei vielen anderen Betrieben, die auch nur nach dem allgemeinen Verschuldensprinzip haften, ebenso. Hierauf macht auch Niemeyer[3]) aufmerksam und nennt besonders die Dampfschiffahrtsunternehmungen auf Binnengewässern, Dynamitfabriken, Elektrizitäts-

[1]) Luftverkehrsgesetzentwurf S. 16.
[2]) Kipp in Verh. d. 31. DJT. Bd. 3 S. 293.
[3]) Niemeyer, Gutachten in Verh. d. 31. DJT. Bd. 2 S. 49.

unternehmungen usw. Zu einer Sonderbehandlung des Luftverkehrs also liegt keine Veranlassung vor.

Eine andere Frage ist es, ob es nicht empfehlenswert ist, in das Bürgerliche Gesetzbuch eine Bestimmung aufzunehmen, die bei Unfällen nicht allein des Luftbetriebs, sondern sämtlicher sogen. „gemeingefährlichen" Unternehmungen dem Richter einen gewissen Spielraum läßt. Eine solche Anregung gibt Rümelin (S. 71) und zitiert dabei Burckhardts Vorschlag in den Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins 1903 [1]:

> „Für Schaden, verursacht durch Werke, Betriebe, Herrschaftsverhältnisse, Vorkehrungen und Verhalten, die erkennbar mit außergewöhnlicher Gefährdung verbunden sind, kann ausnahmsweise nach billigem richterlichen Ermessen ... auch dann teilweise oder ganze Ersatzpflicht auferlegt werden, wenn der Beschädigte kein Verschulden des Haftbaren dartut, oder der Haftbare den ihm obliegenden Entlastungsbeweis erbringt".

Daß da gerade der Ton auf „außergewöhnliche" Gefährdung zu legen wäre, ist wohl nicht erforderlich. Man könnte es ruhig dem Gerechtigkeitsgefühl des Richters überlassen, in den einzelnen Fällen das Richtige zu treffen. Jedenfalls ergibt der vorbezeichnete Weg eine praktische Handhabe, die Haftpflichtfrage für die Luftschiffahrt im Rahmen des allgemein geltenden bürgerlichen Rechts, ohne Schaffung eines neuen Sondergesetzes einer glücklichen Lösung entgegenzuführen.

Auch Mitteis (S. 8) verspricht sich von einem solchen Billigkeitsparagraphen sehr viel und bedauert deshalb den Fortfall des § 752 der 2. Lesung des Bürgerlichen Gesetzbuchs, der eine Heranziehung zur Haftung nach dem Vermögen auch bei schuldlosen Handlungen dem Richter gestattete. Etwas Ähnliches besitzen wir ja heute schon in dem § 829 BGB., jedoch handelt es sich dort nur um Schadenszufügungen seitens solcher Personen, denen wegen Ausschlusses der freien Willensbestimmung oder wegen ihres jugendlichen Alters die Zurechnungsfähigkeit abgesprochen wird.

§ 18.

3. Die Regelung der Haftpflicht im Luftverkehrsgesetzentwurf.

Der laute und dringende Ruf der überwiegenden Mehrheit der Juristenwelt nach einer Sonderregelung der luftrechtlichen

[1] Z. f. schweiz. R. Bd. 44 S. 578.

Verhältnisse, besonders der Haftpflichtfrage, ist bei den zuständigen Stellen nicht ohne Wirkung geblieben, und am 31. 1. 1914 wurde dem Reichstag ein vom Bundesrat beschlossener Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorgelegt.

Die Haftpflicht ist im zweiten Abschnitt des Entwurfs behandelt, und zwar in den §§ 15—27. Die wichtigste Bestimmung hat folgenden Wortlaut:

„§ 15. Wird bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs, das zur Aufnahme von Menschen bestimmt ist, jemand getötet oder sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall weder durch Verschulden des Fahrzeughalters oder einer bei dem Betriebe beschäftigten Person noch durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein Versagen seiner Vorrichtungen verursacht worden ist.

Setzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet".

Der Entwurf wählt, wie wir aus vorstehendem Paragraphen ersehen, zwischen den beiden extremen Richtungen — der konservativen, die es bei den bestehenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs belassen will, und der radikalen, die die Haftung des Luftfahrers auf das Erfolgsprinzip abgestellt wissen will — den goldenen Mittelweg. Prinzipiell hält er an dem Verschuldensprinzip fest, sucht dem Beweisnotstand durch Umkehrung der Beweislast abzuhelfen und kommt darüber hinaus den Anhängern der Gefährdungshaftung insoweit entgegen, als er den Luftfahrer ohne Rücksicht auf sein Verschulden auch dann haften läßt, wenn der Unfall durch ein Verschulden seiner Hilfspersonen, einen Fehler des Fahrzeugs oder durch ein Versagen seiner Vorrichtungen verursacht worden ist. In glücklicher Weise sind damit die so gefährlichen Klippen einmal der „höheren Gewalt" und dann des „unabwendbaren Ereignisses" geschickt umgangen. Dies wäre nicht möglich gewesen, wenn der Entwurf sich prinzipiell auf den Boden der Gefährdungs- oder Erfolgshaftung gestellt hätte. Denn diese, folgerichtig durchgeführt, würde auch die Haftung für unabwendbare Naturereignisse mit einbegreifen und so zu unangebrachten Härten führen. Um diese Härten zu vermeiden, müßte dann bei Einführung der Gefährdungshaftung „höhere Gewalt" notwendiger-

weise als Befreiungsgrund gelten. Damit aber wäre der Unsicherheit in der Rechtsprechung Tür und Tor geöffnet. Ist doch der Begriff „höhere Gewalt“ im Gesetz selbst nirgendwo definiert und in der Literatur sehr bestritten. „Dieser ebenso unglückliche Ausdruck als unklare und schwankende Begriff hat“, um mit Unger (S. 33) zu reden, „Verwirrung gestiftet, wo immer noch man ihn angebracht hat.“ Wie man diesen Begriff nun umgrenzen will, ob vom Gesichtspunkte der sogen. objektiven Theorie aus, die die auf der Natur des Ereignisses, der Wucht seines Eintritts, und der völligen Unübersehbarkeit beruhende Unabwendbarkeit betont, oder vom Standpunkte der subjektiven Theorie aus, die in bezug auf die Unabwendbarkeit des Ereignisses unter Berücksichtigung der einzelnen Umstände mehr Gewicht auf das auch trotz Anwendung äußerster Sorgfalt bestehende subjektive Unvermögen legt, stets wird man zu dem Ergebnis kommen, daß der Kreis solcher Ereignisse für den Luftfahrer äußerst eng gezogen ist. So weist die Begründung zu dem Entwurf (S. 15) mit Recht z. B. darauf hin, daß ein plötzlich ausbrechender Sturm, der im Eisenbahnbetrieb als höhere Gewalt gelten würde, im Luftfahrtbetrieb wohl kaum als höhere Gewalt betrachtet werden könnte, da hierbei mit solchen Ereignissen gerechnet werden müßte. „So sehen wir“, führt Brennwald (S. 17) hierzu aus, „die höhere Gewalt im Luftrecht sich mehr und mehr verflüchtigen, Sturm und Wetter, selbst der Blitzschlag sind keine höhere Gewalt, vielleicht noch ein Meteorstein, wenn er nicht gerade zu den Perseiden und Leoniden gehört, d. h. wenn das Luftschiff nicht zu einer Zeit gefahren ist, zu welcher auch der Sternschnuppenfall als eine dem Betriebe inhärente Gefahr bezeichnet werden muß.“ Letzten Endes würde das dahin führen, daß der Luftfahrer immer zu haften hätte, ein Ergebnis, welches selbst von den Freunden der Gefährdungshaftung nicht gebilligt werden könnte. Zu ähnlichen Unzuträglichkeiten würde aus denselben Gründen der Begriff „unabwendbares Ereignis“ führen. Dieser Ausdruck hat bekanntlich im § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes Anwendung gefunden und die unklare, kasuistische Formulierung des zweiten Absatzes dieses Paragraphen zur Folge gehabt. Es ist also zu begrüßen, daß der Luftgesetzentwurf diese Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten vermeidet und in klarer, unzweideutiger Weise die Grenzen der Haftpflicht des Luftfahrers umschreibt.[1])

Auch sonach bleibt die Haftpflicht, wie sie der Entwurf dem Luftfahrer auferlegt, eine genügend strenge. Der Exkul-

[1]) Ebenso Niemeyer S. 469.

pationsbeweis aus § 831 BGB. ist ihm unzugänglich gemacht, und der ihm nach Abs. 2 des § 15 obliegende Entlastungsbeweis ist, wie auch in der Begründung hervorgehoben, nicht leicht zu führen, zumal wohl an die Beschaffenheit des Fahrzeuges und seiner Einrichtungen hochgeschraubte Anforderungen gestellt werden. Außerdem ist zu beachten, daß der Luftfahrer ja, wie wir öfter hervorhoben, eine besonders peinliche Sorgfalt beobachten muß: er kann z. B. nicht in Wind und Wetter drauflosfahren und sich nachher darauf berufen, daß der Sturm den Unfall herbeigeführt habe. Ein solches „Bravieren" der Wettergefahren wird ihm unbedenklich als Verschulden angerechnet werden müssen.[1])

Die Bestimmung des letzten Absatzes des § 15 entspricht vollauf der Billigkeit.

Zu billigen ist ferner, daß die Haftung prinzipaliter dem „Halter" des Luftfahrzeuges auferlegt wird, schon deshalb, weil Ersatzansprüche gegen den oft mittellosen Führer zu keiner Befriedigung führen. Dabei ist der Begriff „Halter" ebenso zu definieren wie derselbe Begriff im § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes und analog wie der Begriff „Tierhalter" des § 833 BGB. Die Begründung (S. 24 zu § 15) führt die Definition des Reichsgerichtsurteils v. 15. 1. 1912 an, wonach als Halter anzusehen ist, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige umfassende Verfügungsbefugnis über das Fahrzeug besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Neben dem Halter haftet auch gemäß § 25 des Entw. der Führer, wenn ihn ein Verschulden trifft. Jedoch muß er, ebenfalls aus Gründen des Beweisnotstands, seine Nichtschuld beweisen.

Von den übrigen Paragraphen ist, soweit sie die Haftpflicht betreffen, noch hervorzuheben § 16, der bestimmt, daß die in § 15 festgelegte Haftpflicht keine Anwendung findet auf Passagiere und Angestellte sowie auf die beförderten Sachen. Es sollen eben nur die unbeteiligten Personen einem besonderen Schutz unterstellt werden, nicht aber jene, die die Gefahren des Luftfahrtbetriebes freiwillig aufsuchen. Derselben Billigkeitserwägung entspringt die Bestimmung des § 17, wonach eigenes Verschulden des Verletzten bezw. desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die beschädigte Sache hat, im Sinne des § 254 BGB. Berücksichtigung finden muß.

Im § 20 des Entw. sind Höchstbeträge festgesetzt, bis zu welchen der Luftfahrzeughalter zu haften hat. Die Begrenzung soll, wie die Begründung (S. 17) darlegt, den Luftfahrern die Möglichkeit geben, ohne allzuhohe Kosten einen Haftpflicht-

[1]) Ebenso Niemeyer S. 469.

versicherungsvertrag abzuschließen, denn ohne diese Begrenzung würde für die Versicherungsgesellschaft das Risiko bestehen, daß sie unter Umständen ganz enorme Beträge bezahlen müßte, und das würde selbstredend die Festsetzung entsprechend hoher Prämien nach sich ziehen.

§ 24 des Entw. regelt den Fall, daß einem Dritten infolge Zusammenstoßes zweier Flugzeuge ein Schaden zugefügt wird. Hier greift § 840 Abs. 1 BGB. Platz, wonach die Fahrzeughalter dem Dritten als Gesamtschuldner haften. Für das Innenverhältnis der Ersatzpflichtigen müßte laut § 426 BGB. gelten, daß sie den Schaden zu gleichen Teilen zu tragen hätten. § 24 des Entw. bestimmt nun aber, daß die Verteilung der Schadensumme unter Berücksichtigung der besonderen Umstände nach dem billigen Ermessen des Richters zu erfolgen hat. Diese Bestimmung ist ausgedehnt auf alle Fälle, wo neben dem Fahrzeughalter auch der Fahrzeugführer haftet oder sonst noch ein anderer Ersatzpflichtiger vorhanden ist.

III. Schluß.

Auch als Gegner einer sondergesetzlichen Behandlung des Luftverkehrs muß man anerkennen, daß der kurz besprochene Entwurf alles in allem eine glückliche Lösung der Aufgabe darstellt. Die Regelung der Haftpflichtfrage wird — darin ist der Begründung (S. 17) beizustimmen — „ausreichen, um dem Verletzten in allen Fällen, in denen billigerweise dem Halter die Verantwortlichkeit für einen Unfall auferlegt werden kann, den Anspruch auf Schadensersatz zu sichern". Soll also unbedingt ein Sondergesetz erlassen werden, dann wäre zu wünschen, daß der Entwurf möglichst unverändert angenommen würde. Jedenfalls muß vermieden werden, daß den Anhängern der Gefährdungshaftung noch mehr Konzessionen gemacht werden, als in dem Entwurf schon geschehen ist. „Wenn die Haftungen für etwaigen Schaden, die wir dem Luftfahrer aufpacken, ein allzuschweres Gewicht haben, so hindern wir ihn zu fliegen . . ., wir hemmen die Luftfahrt und gefährden . . . ihre Ausbildung, und das kann ein großes nationales Unglück für uns sein." Mit diesen Worten warnt Zitelmann (Nr. 2 S. 39) vor der übereilten Einführung einer allzustrengen Haftung des Luftfahrers und mahnt, an die Lösung dieser Frage mit großer Weisheit, mit großer Mäßigung und mit einem sehr weiten Ausblick auf etwaige Folgen heranzugehen.

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.